

Maritime Magazine

maritimemag.com
WINTER • HIVER 2025-2026



**CANADIAN
ARCTIC**
More gold, cargo
and shipping capacity

**ARCTIQUE
CANADIEN**
Davantage d'or, de cargaisons
et de capacité de transport

**GREAT LAKES/
ST. LAWRENCE CORRIDOR**
Strategies Refined
to Weather Trump Tariffs

**LE CORRIDOR GRANDS
LACS-VOIE MARITIME
DU SAINT-LAURENT**
Stratégies raffinées face
aux tarifs douaniers de Trump



Interview with
Sean Pierce, CEO of LOGISTEC

Interview avec
Sean Pierce, Chef de la direction
de LOGISTEC



Desgagnés, une vision innovante

Desgagnés, a vision for innovation

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

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



OUR WATERWAYS.
OUR RESPONSIBILITY.



CANADA STEAMSHIP LINES

NOS VOIES NAVIGABLES.
NOTRE RESPONSABILITÉ.

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

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



cslships.com



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, Québec H3Z 1E7 CANADA
Tel.: +1 514-937-9009

ADMINISTRATION
Advertising • Subscription • Production
Publicité • Abonnement • Production
Sophie Belina Brzozowska, Publisher / Éditeur
sbrzozowska@maritimemag.com
601-4800, boul. de 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

M¹¹⁹ TABLE OF CONTENTS SOMMAIRE



In solidarity
Solidaires

COLUMNS / CHRONIQUES

5 FIRST WATCH / PREMIÈRE BORDÉE
Leo Ryan

10 ATLANTIC HORIZONS / ÉCHOS DE L'ATLANTIQUE
Tom Peters

13 PACIFIC HORIZONS / ÉCHOS DU PACIFIQUE
Colin Laughlan

17 EUROPE HORIZONS / ÉCHOS D'EUROPE
Nick Savvides

**25 THE SEAWAY JOURNAL
LE JOURNAL DE LA VOIE MARITIME**
Demetrios "Jim" Athanasiou

70



**INTERVIEW WITH
Sean Pierce,**
CEO of LOGISTEC

**INTERVIEW AVEC
Sean Pierce,**
Chef de la direction
de LOGISTEC

**88 ADVERTISERS /
ANNONCEURS**

**Julie Gedeon's GREEN HORIZONS
column will return in the Spring issue.**
La chronique ÉCHOS VERTS
de Julie Gedeon sera de retour
dans le numéro du printemps.



28

M DOSSIER

GREAT LAKES/ST. LAWRENCE CORRIDOR

LE CORRIDOR GRANDS LACS-VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT

Strategies Refined to Weather Trump Tariffs

Stratégies raffinées
face aux tarifs douaniers
de Trump

Leo Ryan
Julie Gedeon

76

M DOSSIER

CANADIAN ARCTIC
ARCTIQUE CANADIEN

Carroll
McCormick

More gold, cargo
and shipping capacity
in Canada's Arctic

Davantage d'or,
de cargaisons et de
capacité de transport
dans l'Arctique canadien



COVER / COUVERTURE

This photo shows the cement carrier MV *Sunnanvik* on one of its regular voyages in the Great Lakes/St. Lawrence corridor. Co-owned by CSL and SMT Shipping as part of the Eureka shipping venture, it is the first cargo vessel equipped with sails to navigate on the waterway. The sails harness wind energy to provide additional thrust, contributing to lower emissions.

Le cimentier NM *Sunnanvik* effectue un de ses voyages réguliers dans le corridor Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent. Copropriété de CSL et de SMT Shipping dans le cadre de la coentreprise Eureka Shipping, il est le premier cargo doté de voiles à emprunter la voie navigable. Le vent participe à la propulsion, ce qui aide à réduire les émissions.

Photo: SLSMC

Art On Water

DISCOVER

shipbuilding in Türkiye

CONNECT WITH EXCELLENCE



TURKISH
SHIP, YACHT & MARINE SERVICES
EXPORTERS ASSOCIATION

Türkiye



Leo Ryan

Editor/Rédacteur en chef *Maritime Magazine*

In effect as of January 17, 2026 **A historic global treaty for protecting the oceans**

En vigueur le 17 janvier 2026 **Un traité mondial historique pour protéger les océans**

Dans le contexte mondial plutôt trouble d'aujourd'hui, avec ses conflits géopolitiques, ses tensions économiques et les guerres commerciales déclenchées par le président Trump, il est difficile de trouver des développements positifs majeurs de portée mondiale à l'aube de cette nouvelle année. Pourtant, il y en a bien un : l'entrée en vigueur le 17 janvier d'un traité mondial visant la protection de la vie marine dans les océans au-delà des zones de compétence nationale. Ces zones, c'est la haute mer, d'immenses étendues essentiellement non réglementées. Il s'y trouve une riche biodiversité et une profusion de minéraux critiques convoités par des pays et des industries pour un éventail d'utilisations, dont les batteries pour véhicules électriques.

In today's rather sombre world of geopolitical conflicts, economic tensions and Trump-ignited trade wars, major positive developments of a worldwide impact are hard to find upon entering the New Year. Yet, indeed, there is certainly one: the entry into force on January 17 of a global treaty to protect marine life in the ocean areas lying beyond national jurisdictions. Known as the high seas, these immense, largely unregulated waters are bursting with rich biodiversity and critical minerals coveted by countries and industrial interests for a host of uses, including EV batteries.



June 9 - 11 juin, 2026 - Québec City, QC

Le rendez-vous incontournable de la communauté maritime pour partager, innover, progresser !

The must-attend event for the marine community to share, innovate, and progress!

Présenté par / Presented by



green-marine.org/greentech

En septembre dernier, quatre pays de plus ont déposé aux Nations Unies leurs instruments de ratification du Traité sur la haute mer, lequel parvenait ainsi au seuil des 60 ratifications nécessaires pour déclencher son entrée en vigueur. D'autres ratifications ont suivi, portant le total à près de 80. Au-delà des ratifications, 142 pays plus l'Union européenne ont signé le Traité.

Le Traité, qui s'appelle officiellement *Accord se rapportant à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et portant sur la conservation et l'utilisation durable de la diversité biologique marine des zones ne relevant pas de la juridiction nationale*, est devenu juridiquement applicable 120 jours après le 19 septembre.

« Ce moment historique est l'aboutissement d'années d'engagement et de travail diplomatique de gouvernements et autres acteurs à l'échelle mondiale, a commenté Rebecca Hubbard, directrice de la High Seas Alliance. Le Traité sur la haute mer est un grand succès du multilatéralisme, montrant ce que le monde peut accomplir quand nous faisons œuvre commune pour le bien de notre océan, qui couvre plus de 70 % de la planète. Aujourd'hui, c'est un pas important, faisant que des promesses se traduisent dans l'action.

« Parvenir à 60 ratifications n'est pas la ligne d'arrivée, mais seulement le bloc de départ, insiste M^{me} Hubbard. La force véritable du Traité, c'est dans une participation universelle. »

Le Traité est le premier accord international juridiquement contraignant qui protège la vie marine en haute mer, c'est-à-dire dans deux tiers de l'océan mondial, et il revêt une importance vitale pour assurer la santé de la planète. Il fournit de nouveaux outils pour mettre fin à la perte de biodiversité et à la dégradation de l'océan, en permettant la création d'aires marines protégées (AMP) en eaux internationales et en prévoyant des évaluations d'impact environnemental des activités humaines planifiées. Il améliorera aussi l'équité pour les pays en développement, en augmentant

Following the deposit at the United Nations of ratification instruments by four more countries last September, the High Seas Treaty reached the milestone of 60 state ratifications needed to trigger its implementation. Subsequent ratifications have brought the total to nearly 80. In addition to the ratifications, 142 countries plus the European Union have signed on.

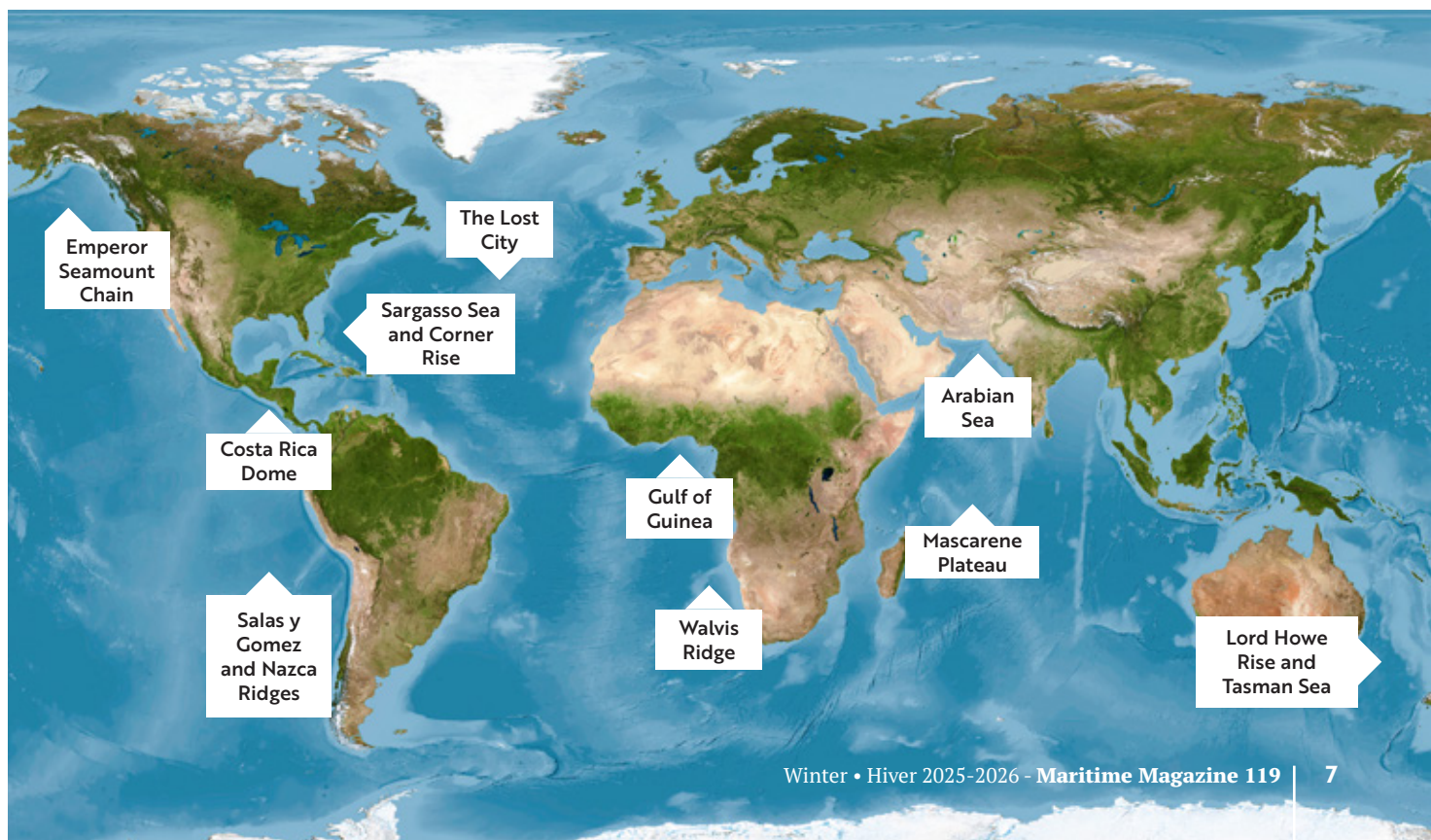
Formally known as the Agreement under the United Nations Convention on the Law of the Sea on the Conservation and Sustainable Use of Marine Biological Diversity of Areas Beyond National Jurisdiction (or BBNJ Agreement), the Treaty became legally effective 120 days from September 19.

“This historic moment is the culmination of years of dedication and global diplomacy by governments and stakeholders,” Rebecca Hubbard, Director of the High Seas Alliance, commented. “The High Seas Treaty is a powerful testament to multilateralism- showing what the world can achieve when we come together for the common good for our ocean, which covers more than 70% of the planet. Today marks an important step when promises start becoming action.”

“Achieving 60 ratifications is not the finish line—it's just the starting block,” Ms. Hubbard stressed. “The Treaty's true strength lies in universal participation.”

The Treaty is the first legally binding international agreement safeguarding marine life in the High Seas, which covers two-thirds of the world's ocean and plays a critical role in ensuring a healthy planet. It provides new tools to halt biodiversity loss and ocean degradation through enabling the

Proposed marine protection zones in the high seas
Zones de protection marine proposées en haute mer



creation of marine protected areas (MPAs) in international waters and ensuring environmental impact assessments of planned human activities. It will also boost equity for developing countries through increasing knowledge and technology access, strengthening capacity, and ensuring the equitable access and sharing of the benefits of marine genetic resources.

These provisions are vital to achieving climate and biodiversity global goals, including the Kunming-Montreal Global Biodiversity Framework (GBF) target to protect 30% of the planet's land and ocean by 2030.

Adopted in June 2023, after nearly two decades of discussion and negotiations, the Treaty opened for signature in September 2023. Palau became the first country to ratify in January 2024, and since then countries from every region have joined.

Actual implementation is to start with the first Conference of the Parties (COP1) which must convene within a year of entry (likely toward the end of 2026) to finalize the operational rules and procedures, including for marine protected areas. Preparatory work is already underway at the UN to build the institutions and processes in time for COP1 that will ensure the Treaty's mandate and long-term effectiveness.

Governments and stakeholders are also laying the groundwork for developing High Seas MPA proposals to protect critical biodiversity sites once the Treaty is operational. These include the Salas y Gómez and Nazca Ridges, the Lord Howe Rise and South Tasman Sea, the Sargasso Sea and the Thermal Dome in the Eastern Pacific.

Canadian perspectives

Although Canada, which has the world's longest coastline and robust economic, cultural and environmental ties to three oceans - Atlantic, Pacific, Arctic - was one of the first countries to sign the High Seas Treaty, Parliament has still not ratified the historic pact. Until it does, the Treaty will not be law in our country, thereby preventing Canada from taking certain concrete actions necessary - including identifying areas for protection in the high seas adjacent to Canadian waters, or managing industrial activities proposed in neighbouring international waters through environmental impact assessment.

Worthy of note is that among the long-standing Canadian champions of protecting marine life and of the High Seas Treaty one finds Vancouver-based

l'accès à des connaissances et à des technologies, en renforçant la capacité d'agir et en assurant un accès équitable aux ressources génétiques marines et le partage des avantages connexes.

Ces dispositions sont essentielles pour réaliser les objectifs mondiaux visant le climat et la biodiversité, y compris la protection de 30 % des terres et des océans de la planète d'ici 2030, cible fixée par le Cadre mondial pour la biodiversité de Kunming-Montréal (CMB).

Le Traité a été adopté en juin 2023 au bout de presque 20 ans de discussions et de négociations, et a été soumis à la signature en septembre 2023. La République des Palaos a été le premier pays à le ratifier, en janvier 2024. Ensuite, des pays de toutes les régions en ont fait autant.

La mise en œuvre commencera avec la première Conférence des Parties (COP1), qui doit être tenue dans un délai d'un an suivant l'entrée en vigueur (sans doute vers la fin 2026) pour mettre au point les règles et procédures opérationnelles, y compris pour les AMP. Les préparatifs sont déjà en cours à l'ONU, pour établir d'ici la COP1 les institutions et les processus qui concrétiseront le mandat du Traité et son efficacité à long terme.

Les gouvernements et autres acteurs s'emploient aussi à élaborer des propositions d'AMP en haute mer afin de protéger des lieux vitaux de biodiversité quand le Traité sera opérationnel. En font partie les dorsales Salas y Gómez et Nazca, le plateau de Lord Howe et la mer de Tasman, la mer des Sargasses et le Dôme thermique dans le Pacifique oriental.

Perspectives canadiennes

Le Parlement canadien n'a pas encore ratifié le pacte historique. Pourtant, le Canada a le plus long littoral du monde ainsi que d'importants liens économiques, culturels et environnementaux à trois océans - Atlantique, Pacifique, Arctique - et était un des premiers pays à signer le Traité sur la haute mer. D'ici la ratification, le Traité n'aura pas force de loi au pays, ce qui empêchera le Canada de prendre certaines mesures nécessaires, y compris repérer des aires à protéger en haute mer près des eaux canadiennes, ou gérer des activités industrielles proposées dans des eaux internationales voisines en prévoyant des évaluations de l'impact environnemental.



Stephanie Hewson

Environmental lawyer at Vancouver's West Coast Environmental Law (WCEL) non-profit group

Avocate de l'environnement de l'organisme sans but lucratif West Coast Environmental Law (WCEL), de Vancouver

©HAYF PHOTOGRAPHY

Parmi les champions canadiens de longue date de la protection de la vie marine et du Traité sur la haute mer, il y a l'organisme West Coast Environmental Law (WCEL), de Vancouver. Depuis 1974, ce groupe sans but lucratif d'avocats et de stratèges travaille avec les communautés, le secteur privé et tous les ordres de gouvernement (y compris des Premières Nations) pour élaborer des solutions légales proactives afin de protéger l'environnement.

À quel point est-ce que les Canadiens reconnaissent l'importance des océans pour le pays? Stephanie Hewson, de WCEL, a répondu à cette question du *Maritime Magazine*: «Bon nombre qui vivent loin des côtes ne voient peut-être pas combien l'océan est crucial, même pour leur propre vie. Cependant, de plus en plus de gens en prennent conscience.»

Dans un récent rapport analytique détaillé, M^{me} Hewson a noté avec satisfaction divers engagements pris par le nouveau gouvernement fédéral libéral, à savoir de ratifier le Traité sur la haute mer, de protéger 30 % des océans d'ici 2030, d'établir de nouvelles APM et de lancer un Fonds canadien de protection de la nature.

«C'est un bon début, dit-elle. Mais à mesure que les pressions s'exerçant sur les océans continuent de s'intensifier, nous devons aller plus loin pour les protéger d'activités nuisibles et risquées comme l'exploitation minière en mer, de la géoingénierie et de la pollution causée par le transport maritime commercial.

«Le Canada doit protéger davantage l'océan là où la vie humaine et la vie marine en sont le plus tributaires, ajoute-t-elle. Il doit ainsi appuyer les efforts d'intendance et de conservation dirigés par les nations autochtones qui vivent sur la côte depuis le plus longtemps et qui la connaissent le mieux.»

Les États-Unis vont-ils ratifier?

Les observateurs s'entendent pour dire qu'une ratification par les États-Unis serait un grand acquis pour la coopération internationale. Il a toutefois toujours été difficile d'obtenir la ratification par les États-Unis de traités intergouvernementaux, y compris la *Convention sur la diversité biologique* (CDB) et la *Convention des Nations Unies sur le droit de la mer* (UNCLOS) qui avaient sonné le coup d'envoi d'une volonté des nations de protéger l'environnement marin. La difficulté tient entre autres à l'exigence constitutionnelle que les deux tiers du Sénat doivent appuyer une telle ratification, seuil qui est difficile à atteindre en raison de la polarisation du Sénat. Surtout en ce qui concerne les accords internationaux sur l'environnement, il y a une tension prépondérante entre le multilatéralisme et la souveraineté américaine.

Sous le président Biden, les États-Unis avaient signé le Traité, et ce, dès septembre 2023. Sous le président Trump par contre, sans surprise, l'administration s'est non seulement vivement opposée à la ratification du Traité, mais elle s'est déjà mise à contourner ses principes fondamentaux en autorisant unilatéralement plusieurs opérations visant l'exploitation minière de minéraux critiques en eaux internationales, dans le Pacifique occidental. Voilà qui fait fi de l'obligation que toute activité minière en eaux internationales soit soumise à une évaluation environnementale de l'Autorité internationale des fonds marins, organisme spécialisé de l'ONU mis sur pied en 1994 en vertu de l'UNCLOS. Certains y voient un exemple de plus des actions de l'administration Trump voulant contrer la domination chinoise du marché des terres rares.

Ainsi jusqu'à nouvel ordre, il ne faut pas attendre d'application du Traité sur la haute mer par les États-Unis.

«Vu l'absence des États-Unis, je crois qu'il sera d'autant plus important que le Canada ratifie rapidement le Traité et lui donne un appui nord-américain vital», insiste l'avocate spécialiste de l'environnement marin Stephanie Hewson. 

West Coast Environmental Law (WCEL). Since 1974, this non-profit group of environmental lawyers and strategists has been working with communities, the private sector and all levels of government (including First Nations) to develop proactive legal solutions to protect and sustain the environment.

To what degree do Canadians recognize the significance of their country's ocean dimension? Responding to this question from *Maritime Magazine*, WCEL's Stephanie Hewson shared: "A lot of people living away from the coasts may not feel how crucial the ocean is, even for their lives. But still, more and more people are becoming aware."

In a recent, lengthy analytical report, Ms. Hewson welcomed a number of commitments from the new federal Liberal government – namely its intention to ratify the High Seas Treaty, protecting 30% of the ocean spaces by 2030, establishing new protected areas, and the launching of a Canadian Nature Protection Fund.

She describes such commitments as "a good start – but as the pressures on the oceans continue to intensify, we must go further to protect the ocean from harmful and risky activities like deep sea mining, geoengineering and pollution from commercial shipping."

Ms. Hewson further suggests: "Canada must protect more of the ocean in the places where human and marine life most rely on it. This includes supporting stewardship and conservation efforts led by Indigenous nations, who have lived longest on the coast and know it best."

U.S. ratification big question mark

Observers agree that ratification by the United States would be momentous for international cooperation. But it has been historically difficult for the U.S. to ratify intergovernmental treaties, including the Convention on Biological Diversity (CBD) and the UN Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), which initiated a general undertaking of nations to protect the marine environment. One reason for this difficulty is the constitutional requirement that two thirds of the Senate must support ratification, not easy to attain due to the Senate's divided politics. And especially for international environmental agreements, there is an overriding concern over multilateralism and maintaining U.S. sovereignty.

Under the former Biden administration, the U.S. signed the treaty – in fact from the outset in September 2023. But, not surprisingly, the Trump administration has not only firmly opposed ratification, it has already positioned itself to bypass the treaty's fundamental principles by unilaterally authorizing the licensing of several deep sea mining operations for critical minerals in international waters in the western Pacific. This bypasses the obligation that any ocean mining activity in international waters should undergo an environmental assessment by the International Seabed Authority, the specialized U.N. agency established in 1994 under UNCLOS. Some analysts see this as another example of the Trump administration's moves to counter China's dominance of the rare earth metal market.

So, until further notice, no formal U.S. application of the High Seas Treaty.

"With the U.S. not there, I think it will be all the more important for Canada to soon ratify the treaty and offer a vital voice from North America," stresses environmental marine lawyer Stephanie Hewson. 



The market for green cement is expanding rapidly on the U.S. Eastern Seaboard.

Le marché du ciment écologique est en pleine croissance sur la côte Est américaine.



Tom Peters

Two strong candidates in Cape Breton for major maritime projects

Deux solides candidats *pour de grands projets maritimes au Cap-Breton*

Prime Minister Mark Carney has earmarked a number of projects across Canada that he believes “could be truly transformative for this country.”

Included on the project list are upgrades to the port of Churchill, Manitoba and transportation connections which would “expand trade corridors with an all-weather road, an upgraded rail line, a new energy corridor and marine ice-breaking capacity.”

Le premier ministre Mark Carney a désigné divers projets au Canada « qui pourraient contribuer de manière concrète à transformer le pays ».

La liste comprend des améliorations au port de Churchill, au Manitoba, et des liaisons de transport qui pourraient « élargir les corridors commerciaux grâce à une route toutes saisons, à une ligne ferroviaire modernisée, à un nouveau corridor énergétique et à une capacité de brise-glace maritime ».

Selon le gouvernement fédéral, un tel projet pourrait faire de Churchill un port quatre saisons et «augmenter la capacité d'exportation dans le Nord par l'intermédiaire de la baie d'Hudson, [permettant d']accroître et diversifier le commerce avec l'Europe et d'autres partenaires».

Il s'agit d'une bonne nouvelle pour le Manitoba et pour des communautés autochtones, mais si le gouvernement fédéral cherche d'autres ports pour accéder aux nouveaux marchés qu'il espère percer alors que le commerce avec les États-Unis s'est compliqué, la Nouvelle-Écosse a deux atouts maritimes majeurs au Cap-Breton prêts à servir moyennant investissements : le port de Sydney et le port du détroit de Canso. De plus, comme ce sont des ports fonctionnels, le délai nécessaire pour qu'ils puissent contribuer au transport efficace de fret supplémentaire de l'Ouest, comme de la potasse, des céréales ou du canola, ne serait pas aussi long que pour mener à bien les travaux à Churchill.

La conversation sur le développement de Sydney et du port du détroit a été relancée par une relecture d'une étude d'octobre 2024 du Partenariat du Cap-Breton, une organisation de développement économique dirigée par le secteur privé.

Il y a en fait deux études conceptuelles, réalisées par la société DMDE Engineering, de Sydney, sur le potentiel de cimenteries «écologiques» au port de Sydney et dans le détroit qui sépare la Nouvelle-Écosse du Cap-Breton.

Dan MacDonald, de DMDE, explique que l'étude examinait d'une part un plan d'affaires pour le chemin de fer, dans lequel le CN a un intérêt, qui a besoin d'une mise à niveau sur les quelque 150 km entre la pointe Tupper, à l'extrémité ouest du Cap-Breton, et Sydney. L'étude se penchait aussi sur un plan d'affaires pour Sydney sans un terminal à conteneurs. Un promoteur privé avait proposé un tel terminal à Sydney il y a plusieurs années, mais il n'a jamais été construit.

Endroits propices pour des cimenteries «écologiques»

L'étude indiquait qu'aussi bien le détroit, avec son eau profonde, et Sydney seraient des endroits propices pour des cimenteries écologiques.

«Il y a une pénurie mondiale de ciment écologique, dit M. MacDonald. La plupart du ciment est dit sale, produit avec des fours au charbon. L'hydrogène serait une option pour alimenter une production écologique, mais il y aurait aussi l'électricité produite par des éoliennes en mer.»

Le port de Sydney et le port du détroit de Canso se présentent tous deux très bien, ajoute M. MacDonald.

Tyler Mattheis, PDG du Partenariat du Cap-Breton, dit que cette étude visait à mettre en avant une idée concrète avec un plan raisonnable compte tenu des atouts en main : «Nous avons de la pierre calcaire, une emprise ferroviaire et un port en eau profonde dans le détroit.»

À l'heure actuelle, le grand acteur pour la pierre calcaire est la société Glencoe Resources. Elle a plus de 600 millions de tonnes de calcaire de qualité cimentière, non loin à Whycocomagh, qui pourraient fournir deux cimenteries.

Among the benefits of such a project, says the federal government, would be to turn Churchill into a four-seasons' facility and "expand export capacity in the North through Hudson Bay and contribute to increased and diversified trade with Europe and other partners."

It all sounds good for Manitoba and the indigenous communities involved but if the federal government is looking for additional ports to access new markets it hopes to develop in the wake of Canada's troubling trade issues with the U.S., Nova Scotia has two, major marine assets in Cape Breton: the port of Sydney and the Strait of Canso are ripe for new development. Furthermore, since these are working ports, the timeline for the productive movement of additional cargo from the West, such as potash, grain or canola, to name a few, would not be as lengthy as completing improvements to Churchill.

What has reignited the development conversation of Sydney and the Strait is a revisit to a study released in October 2024 by the Cape Breton Partnership, "a private sector led economic development organization."

Actually, there were two, high-level conceptual studies carried out by DMDE Engineering Limited (DMDE) of Sydney, which looked into the potential of 'green' cement manufacturing plants in Sydney Harbor and the Strait, which separates mainland Nova Scotia from Cape Breton.

Dan MacDonald of DMDE said the study looked at a business plan for the railway, in which CN has a stake and which needs specific upgrading between Point Tupper, at the Western end of Cape Breton, and Sydney, a distance of approximately 150 km, and to find out what a business plan (for Sydney) would be like without a container terminal. A terminal had been proposed for Sydney several years ago by a private developer but was never built.

Favorable locations for "green" cement plants

The study indicated that both the Strait, with its naturally deep water, and Sydney would be favorable locations for "green" cement plants.

"There is a world-wide shortage of green cement. Most cement is dirty cement where kilns are fired by coal," Mr. MacDonald said. Hydrogen would be one option to power green cement production but also electricity from offshore windmills.

Sydney Harbor and the Strait of Canso "both presented very well," he added.

Tyler Mattheis, President and Chief Executive Officer (CEO), Cape Breton Partnership, said the study aimed to "put a tangible idea with a sensible



Tyler Mattheis

President and Chief Executive Officer (CEO), Cape Breton Partnership

PDG du Partenariat du Cap-Breton



The federal government has identified the Port of Churchill as a potential major export facility.

Le gouvernement fédéral a désigné le port de Churchill comme un éventuel centre majeur d'exportation.

@AGG

progress of events given what we have. We have limestone, an existing rail bed and a deep water port in the Strait.”

Presently, the big player in limestone is Glencoe Resources of Cape Breton, which has over 600 million tons of cement-grade limestone at nearby Whycocomagh which would supply those two plants.

Glencoe spokesperson Regan Isenor commented: “At this stage we’re in the process of raising funds to support environmental permitting and bulk sampling of the deposit. The market for green cement is expanding rapidly, particularly along the U.S. Eastern Seaboard, which currently relies on imports of carbon-intensive cement from Asian markets. Additionally, Nova Scotia’s ambitious wind energy initiatives will require substantial volumes of cement, much of which would otherwise need to be imported at high cost from out of province.”

Mr. Mattheis didn’t necessarily draw a parallel between the Cape Breton ports and Churchill but believes the two ports offer “unique benefits.” Cement and limestone are more tangible opportunities, he said, and include the existing but rehabilitated rail line to the Strait, “I think the two ports here can be brought up to a standard that can help alleviate the challenges to market Canada has within a short period of time.”

Mr. Mattheis also hinted at potash as an export commodity “because the Strait of Canso is likely to have ammonia exports. So shipping ammonia and potash, both fertilizers, you have similar markets and customers and these are things I think would help Manitoba and Saskatchewan move much swifter than waiting for Churchill to get up to snuff.” 

Regan Isenor, porte-parole de Glencoe, fait le point : « Actuellement, nous en sommes à réunir le financement pour les démarches des permis environnementaux et un échantillonnage du gisement. Le marché du ciment écologique est en pleine croissance, surtout sur la côte Est américaine qui utilise actuellement du ciment à forte intensité carbonique importé d’Asie. Par ailleurs, les ambitieuses initiatives d’énergie éolienne de la Nouvelle-Écosse exigeront d’importants volumes de ciment, dont une bonne part devrait autrement être importée à prix fort de l’extérieur de la province. »

M. Mattheis ne fait pas nécessairement de parallèle entre les ports du Cap-Breton et Churchill, mais il croit que les deux ports offrent des avantages uniques. Le ciment et la pierre calcaire présentent des occasions plus immédiates, dit-il, ainsi que la ligne ferroviaire réhabilitée du détroit. Et d’ajouter : « Je crois que les deux ports d’ici peuvent être aménagés en peu de temps pour aider à relever les défis pour le commerce du Canada. »

M. Mattheis évoque aussi des possibilités pour l’exportation de potasse. « Le détroit de Canso pourrait bien avoir aussi des exportations d’ammoniac, dit-il. Donc pour l’expédition d’ammoniac et de potasse, deux engrais, vous avez des marchés et des clients semblables, et je crois que le Manitoba et la Saskatchewan pourraient progresser bien plus vite qu’en attendant la mise à niveau de Churchill. » 



Royal Roads University.
L'Université Royal Roads



Colin Laughlan

A proposed new maritime academy on Vancouver Island

Projet de nouvelle académie maritime sur l'île de Vancouver

Une idée fascinante concernant la formation maritime circule dans le milieu de la marine marchande sur la côte ouest du Canada. Une nouvelle académie maritime serait intégrée à l'Université Royal Roads, sur la côte sud de l'île de Vancouver.

L'Université est installée depuis 1995 dans l'immeuble de style château-baronial qui était à l'origine, en 1940, un collège naval et qui appartient au gouvernement fédéral. L'académie maritime proposée proposerait un programme pleinement immersif, avec des quartiers-dortoirs pour cadets officiers de la marine voulant faire carrière en haute mer. Les autres collèges maritimes de Colombie-Britannique n'en offrent pas autant.

An intriguing idea for maritime training is floating around Canada's west coast merchant marine industry. The proposal would see a new marine academy incorporated into Royal Roads University on the south coast of Vancouver Island.

Originally the site of naval training college founded in 1940, a Baronial-style castle is an iconic national heritage estate owned by the federal government and has housed the University since 1995. The proposed expansion would include a fully immersive program with dormitory quarters for officer sea cadets seeking a deep-sea career, something not offered by British Columbia's other marine training colleges.



Stan Bowles

Capt. Stan Bowles, Fellow of the Nautical Institute and strong advocate for a new marine academy on the West Coast.

Le capt Stan Bowles, membre de l'Institut nautique et ardent promoteur d'une nouvelle académie maritime sur la côte Ouest.

© HAYE PHOTOGRAPHY

The proposal has been advanced by two veteran Master Mariners to help address the country's looming shortage of trained marine personnel. As highlighted in the *Canadian Seafarers Pathway Study* released by the Canadian Marine Careers Foundation last May, there is an urgent need – “posing serious risks to Canada's supply chain and economic stability” – to fill a gap of 8,300 skilled personnel in the country's marine transportation sector by 2029.

Captain Ed Monteiro and Captain Stan Bowles have long been engaged in marine education. Both Fellows of the Nautical Institute, their combined deep-sea experience around the globe spanned more than 40 years before taking their careers ashore in British Columbia. By the early 1990s, their paths had intertwined in the Nautical Professional Education Society of Canada, when Capt. Monteiro served on the Board of Governors of the British Columbia Institute of Technology (BCIT) and Capt. Bowles was teaching at the Pacific Marine Training Institute, the forerunner of BCIT's Pacific Marine Campus in North Vancouver.

“Working with Stan and others, we established a cadet training program at BCIT,” said Capt. Monteiro. “It has been very successful, but unfortunately, it's kind of halfway because it's only daily. What we are proposing is a fully immersed training system, so for cadets at the Royal Roads Marine Academy they may be out for one day a month to relax a bit, but there will be no extended ‘shore leaves’. You have to have both the physical and emotional capacity to become a merchant marine officer. You can't go home from the middle of the sea.”

Four-year apprenticeship program model

The model developed by captains Monteiro and Bowles is a four-year apprenticeship program including classroom studies and time at sea with a commercial shipping line.

Capt. Bowles noted that the proposed Royal Roads Marine Academy program “would strictly be for pre-sea training of

La proposition a été mise de l'avant par deux capitaines au long cours, pour aider à pallier la pénurie imminente de personnel maritime qualifié au pays. Comme l'a mis en évidence *l'Étude sur le parcours des gens de mer canadiens* que la Fondation des carrières maritimes canadiennes a publiée en mai dernier, il est urgent d'agir car il manquerait 8300 travailleurs qualifiés d'ici 2029 dans le secteur des transports maritimes au Canada – ce qui pose de graves risques pour la chaîne d'approvisionnement et la stabilité économique du pays.

Le capitaine Ed Monteiro et le capitaine Stan Bowles œuvrent depuis longtemps dans la formation maritime. Tous deux sont membres de l'Institut nautique, et leur expérience combinée en haute mer de par le monde dépasse les 40 ans. Ils poursuivent maintenant leur carrière à terre en Colombie-Britannique. Au début des années 1990, leurs parcours les ont réunis au sein de la Nautical Professional Education Society of Canada. Le capitaine Monteiro était membre du conseil d'administration de l'Institut de technologie de la Colombie-Britannique (BCIT), et le capitaine Bowles enseignait à l'Institut de formation maritime du Pacifique, précurseur du Pacific Marine Campus du BCIT à North Vancouver.

« Avec Stan et d'autres, nous avons mis sur pied un programme de formation pour cadets au BCIT, dit le capt Monteiro. Il a connu un grand succès, mais il ne va malheureusement qu'à mi-chemin, parce qu'il est seulement quotidien. Ce que nous proposons, c'est un système de formation avec immersion complète. Donc pour les cadets à l'académie maritime Royal Roads, ils pourront sortir un jour par mois pour se détendre un peu, mais il n'y aura pas de “permissions à terre” prolongées. Vous devez avoir la capacité tant physique qu'émotionnelle voulue pour devenir officier de la marine marchande. Vous ne pouvez pas rentrer chez vous quand vous êtes en pleine mer. »

Un programme d'apprentissage de quatre ans

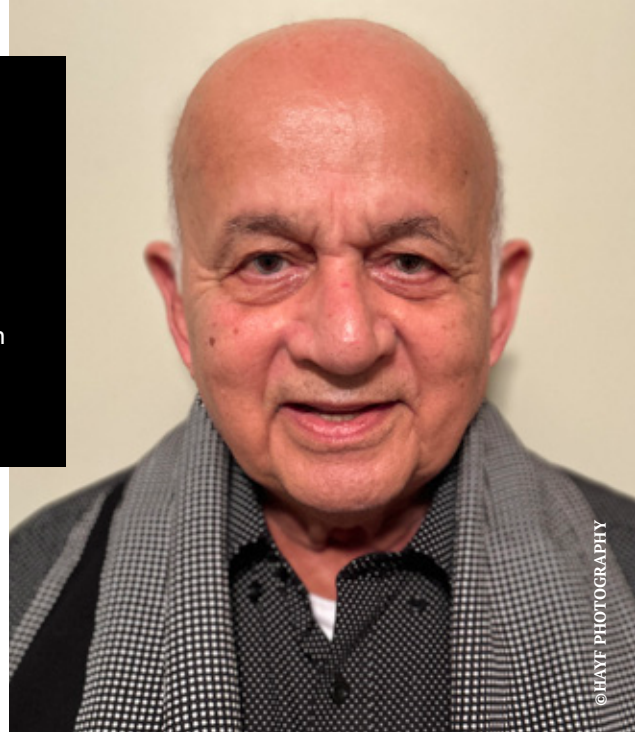
Le modèle créé par les capitaines Monteiro et Bowles est d'un apprentissage de quatre ans. Il comprend des cours théoriques et des périodes en mer avec une compagnie maritime commerciale.

Le capt Bowles note que le programme proposé de l'académie maritime Royal Roads « serait strictement pour

Ed monteiro

Capt. Ed Monteiro co-authored a proposal to incorporate a marine training centre into Royal Roads University.

Le capt Ed Monteiro a cosigné une proposition en vue d'intégrer un centre de formation maritime à l'Université Royal Roads.



la formation prémaritime de cadets officiers qui choisissent une carrière en haute mer comme capitaines au long cours ou officiers mécaniciens en chef.» Il insiste qu'il s'agit de développer aussi bien les connaissances que les compétences professionnelles, « donc il y aura des cours universitaires, comme géographie, histoire et anglais, en plus de la formation sur les aspects liés à la navigation ».

Et d'ajouter : « Un des avantages à concevoir cette initiative avec Royal Roads est que si un partenariat en découle, ou si l'Université décide d'enseigner ce que nous appelons maintenant les sciences nautiques, il pourrait y avoir un grade universitaire, un baccalauréat en sciences nautiques. Ce serait un plus. »

Un projet très semblable a été formulé aux États-Unis, où les projections laissent entrevoir que plus de la moitié des officiers de la marine marchande partiront à la retraite dans les 20 années à venir. L'automne dernier, un membre de la législature de la Caroline du Sud a proposé d'établir une académie maritime au collège militaire Citadel, à Charleston. La Commission de l'enseignement supérieur de l'État étudie actuellement l'idée, avec des partenaires de l'industrie maritime.

Au Canada, la pénurie fait aussi partie d'un retard général dans le remplacement des officiers maritimes, un problème connu depuis plus d'une décennie. Pour de nombreuses fonctions essentielles à terre, le secteur public et le secteur privé du pays puisent dans le bassin de capitaines au long cours et d'officiers mécaniciens en chef, dont les compétences maritimes seront nécessaires dans les années à venir. Dans le *Seafarer Workforce Report*, le BIMCO (Conseil maritime baltique et international) et la CIMM (Chambre internationale de la marine marchande) prédisaient en 2021 qu'il manquerait 26 000 officiers à l'échelle mondiale d'ici 2026. Le Canada peut y voir un domaine de plus où le développement des ressources est impératif : ses ressources humaines maritimes.

L'Étude sur le parcours des gens de mer canadiens recommande que les gouvernements fédéral et provinciaux augmentent non seulement l'appui financier à l'éducation maritime, mais aussi le financement pour aider les institutions maritimes à accroître leur capacité de fournir de la formation. L'initiative Royal Roads proposée par les capitaines Monteiro et Bowles semble opportune à tous égards. 

Officer Cadets who choose a deep-sea career to Master Mariner or Chief Engineer." However, he sees the program involving both academic and professional skills "so there will be university courses like geography, history and English along with training in the navigational aspects of running a ship.

"One of the nice things about marrying up this initiative with Royal Roads is that if a partnership came about, or if the University decided to provide what we now call nautical science, it could lead to a university degree, a Bachelor's in Nautical Science. This would be a bonus," he said.

A remarkably similar plan has been advanced in the USA, where over half of that country's current merchant marine officers are projected to retire within the next two decades. Last fall, a South Carolina state legislator proposed establishing a Marine Academy at the Citadel Military College in Charleston. The State's Commission on Higher Education is currently reviewing the idea with marine industry partners.

Canada's shortage is also part of global deficit in backfilling marine officers, an issue that has been on the radar screen for over a decade. Many essential landside maritime occupations in this country's public and private sectors draw from a pool of Master Mariners and Chief Engineers, whose seafaring qualifications will be needed in the coming years. In 2021, the BIMCO/ICS *Seafarer Workforce Report* forecast a shortfall of 26,000 officers worldwide by 2026, pointing to another area in which Canada's resource development is imperative – its maritime human resources.

The *Canadian Seafarers Pathway Study* recommends that federal and provincial governments not only increase support for financial support for marine education, but also funding to help marine institutions increase their capacity to provide instruction. The Royal Roads initiative advanced by captains Monteiro and Bowles appears to hit the mark in every respect.



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





Nick Savvides

Overcapacity driving a two-tier container shipping market

Une capacité excédentaire fractionne le marché du transport de conteneurs

Le commerce mondial a augmenté plus rapidement qu'on ne le prévoyait il y a deux ans, selon divers analystes, si bien que dans l'industrie des conteneurs, le déséquilibre entre offre et demande s'est atténué.

Global trade has expanded faster than was anticipated two years ago, various analysts have suggested - leading to an easing of the imbalance between supply and demand in the container industry.



Antonella Teodoro

Analyst at MDS Transmodal

Analyste à MDS Transmodal

However a more detailed look at the capacity numbers shows a more nuanced situation that could lead to a two-tier container shipping market as logistics diversifies its production sites and the east-west trades become less important in the future.

According to Antonella Teodoro, an analyst at MDS Transmodal there is a Red Sea fleet paradox that is developing with an overcapacity in the larger vessels and shortages in the smaller sizes.

“The reopening of the Red Sea will not simply restore pre-crisis shipping conditions. It reveals a deeper, structural imbalance in the global fleet: chronic oversupply of megaships on the main East-West routes, and a rapid decline of the small and mid-size vessels that regional and secondary corridors increasingly depend on,” explained Ms. Teodoro.

Should transits of the Suez Canal return some 6–8% of global container capacity, around 2 million teu, that is tied up in extended voyages around Africa will be added to the total, with another 9.5 million teu on order up to 2030.

Global trade on faster pace than expected

Nevertheless, Hapag-Lloyd CEO Rolf Habben Jansen believes that with a compound growth rate of 12%, 6.5% growth in 2024 and 4.7% in the first nine months of 2025 means that global trade is increasing faster than expected.

“I think we have been debating for about a year and a half now about whether inventories are very high and whether there’s a lot of front loading here and there, but the development of global trade, I think, has been much better than many people feared,” declared Habben Jansen, in a later webinar with Vespucci consultant Lars Jensen and Michael Aldwell, the EVP for sea logistics at Kühne+Nagel.

En regardant toutefois de plus près les données sur la capacité, la situation est plus nuancée, et elle pourrait mener à un marché à deux vitesses pour le transport par conteneurs : la logistique diversifie ses sites de production, et les routes est-ouest sont destinées à devenir moins importantes.

Selon Antonella Teodoro, analyste auprès des consultants MDS Transmodal, un paradoxe émerge par suite de la situation sur la mer Rouge : une capacité excédentaire pour les plus grands navires et des pénuries pour les plus petits.

«La réouverture de la mer Rouge ne va pas simplement rétablir les conditions maritimes d’avant la crise, explique M^{me} Teodoro. Il y a un déséquilibre profond et structurel dans la flotte mondiale, avec un excédent chronique de méga-navires sur les routes est-ouest, et une baisse rapide du nombre de navires de petite taille ou moyenne taille dont les corridors régionaux et secondaires ont de plus en plus besoin.»

La reprise des transits par le canal de Suez pourrait gonfler de 6 à 8 % la capacité mondiale pour les conteneurs, avec l’ajout des quelque 2 millions d’EVP aujourd’hui immobilisés dans des voyages prolongés contournant l’Afrique. Et d’ici 2030, s’ajouteront encore 9,5 millions d’EVP actuellement en commande.

Le commerce mondial augmente plus vite que prévu

Quoi qu’il en soit, le PDG de Hapag-Lloyd Rolf Habben Jansen estime qu’avec un taux de croissance composé de 12 %, une croissance de 6,5 % en 2024 et de 4,7 % pour les neuf premiers mois de 2025, le commerce mondial augmente plus vite que prévu.

«Je crois que depuis environ un an et demi, nous nous demandons si les stocks sont élevés et s’il y a eu beaucoup d’anticipation ici et là, mais le développement du commerce mondial, à ce qu’il me semble, a été nettement meilleur que bien des gens ne le craignaient», déclarait M. Habben Jansen lors d’un webinar avec Lars Jensen, consultant chez Vespucci Maritime, et Michael Aldwell, vice-président exécutif responsable de la logistique maritime chez Kühne+Nagel.

Alors que le commerce avec les États-Unis a été sous pression, tous les autres marchés ont connu de la croissance, y compris l’Europe, l’Asie, l’Amérique latine

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



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 X  euromaritime.fr

Rolf Habben Jansen

Hapag-Lloyd CEO

PDG de Hapag-Lloyd



et l'Afrique, selon M. Habben Jansen. « Je crois que c'est la raison pour laquelle nous avons vu la demande augmenter bien davantage que tout le monde le prévoyait », dit-il.

Le dirigeant de Hapag juge que la croissance dans ces autres régions a fait augmenter l'optimisme dans l'industrie du transport par conteneurs.

Pour Lars Jensen, la croissance régionale est le signe d'une diversification du commerce, tendance qui avait commencé avant que le président Trump déclenche une guerre tarifaire.

Par ailleurs, Hapag soutient que face aux changements plus fréquents dans les courants du commerce, l'industrie a amélioré ses délais de réaction aux fluctuations du marché, réaffectant de la capacité aux régions qui en ont besoin.

Les méga-navires causent toutefois une offre excédentaire structurelle, dit M^{me} Teodoro. La flotte de navires de plus de 10 000 EVP est en hausse de 50 à 100 %, et il se fait très peu de démantèlement dans ce secteur.

« De nombreux ports ne peuvent pas recevoir ces navires, et leur taille fait qu'ils ne conviennent pas pour les trajets entre plusieurs ports qui caractérisent les routes régionales et secondaires, note M^{me} Teodoro. Les options de réaffectation des navires sont donc limitées, maintenant l'industrie dans une situation d'offre excédentaire sur les principaux corridors est-ouest. »

Lars Jensen convient que le carnet de commandes reste trop fourni, et que nous devons avoir du démantèlement pour atténuer les effets de l'ajout de capacité opérationnelle. Il doute toutefois qu'il puisse y avoir un effondrement du marché.

Ralentissement cyclique

« Sur le plan structurel, ce que je vois pour l'industrie est ce que j'appellerais un ralentissement cyclique relativement normal, dit-il. Pour moi, un effondrement est ce que nous avons vu par exemple pendant la crise financière de 2008-2009. Ce n'est pas ce qui nous attend, mais plutôt une capacité excédentaire comme en 2015-2016. »

M. Habben Jansen est largement d'accord avec M. Jensen, affirmant que le démantèlement augmentera dans la deuxième moitié de la décennie, mais alors que la demande sera plus forte que ce n'était précédemment prévu. « Et quand on regarde les livraisons en 2026, le nombre n'est pas réellement si élevé », dit-il.

While the US trades have been under pressure all the other trades have experienced growth said Habben Jansen including Europe, Asia, Latin America and Africa, "I think that is why we've seen substantially more demand growth than everybody anticipated," he added.

According to the Hapag executive growth in these other regions has seen the optimism in the container shipping industry increase as a result.

For Lars Jensen regional growth is a symptom of trade diversification, and that shift began before President Trump ignited a tariff war.

Moreover, Hapag argues that as shifts in trade become more common the industry has improved its reaction times to fluctuations in the market, shifting capacity to regions where it's needed.

Megaships are, however, causing a structural oversupply of capacity, said Ms. Teodoro, with the increase in the fleet of vessels over 10,000 teu expanding by 50-100% with little scrapping in this sector.

"Many ports cannot accommodate these ships, and their scale makes them unsuitable for the multi-port rotations that define regional and secondary trades. Cascading options are therefore limited, locking the industry into a phase of oversupply on the main East-West corridors," noted Ms. Teodoro.

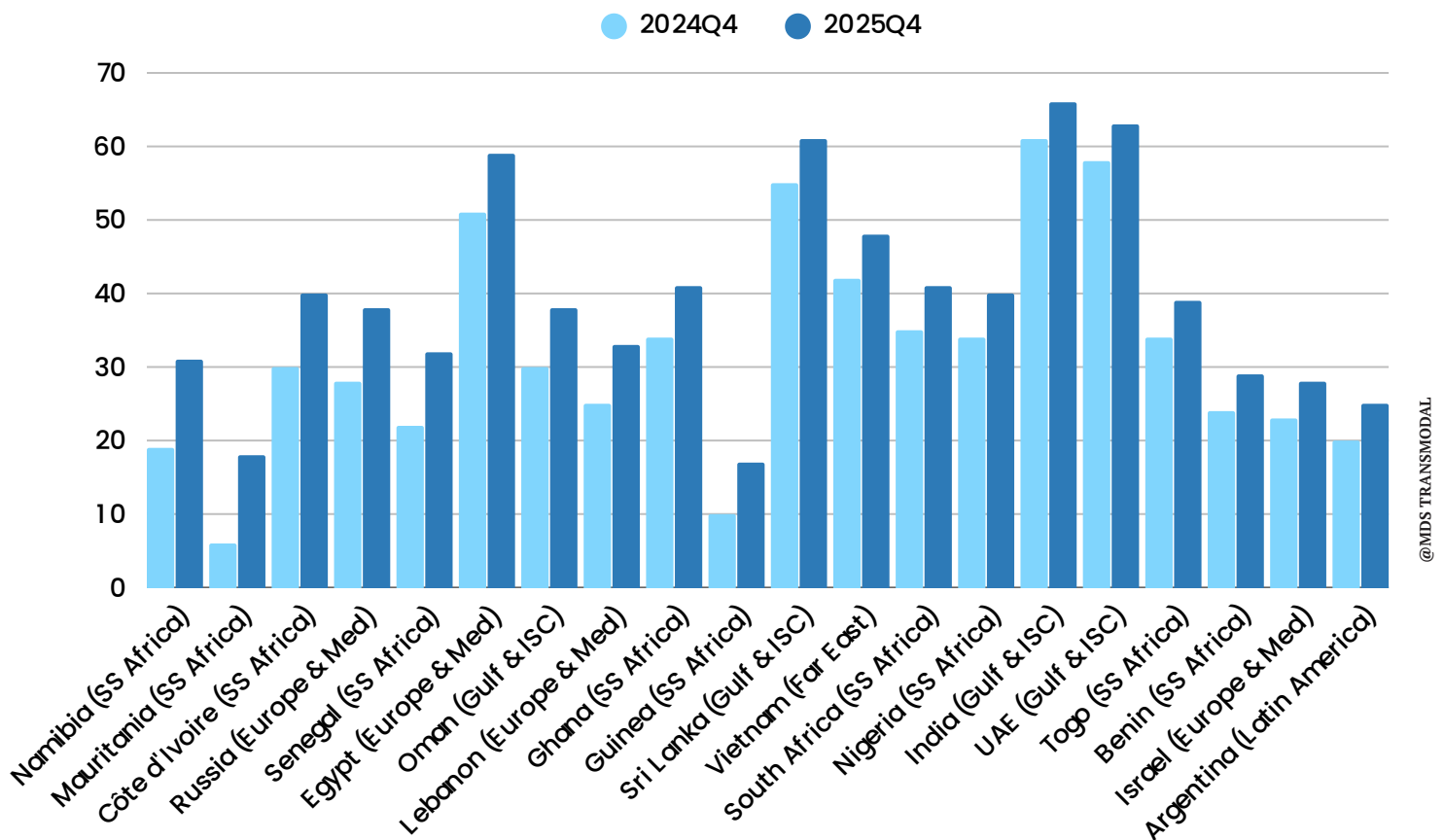
Lars Jensen agrees that the orderbook remains too large and we will have to see some scrapping to "mitigate" the effects of capacity becoming operational. However, he adds that it is unlikely that there will be a crash.

Cyclical downturn

"What I see structurally is what I would call a fairly normal cyclical downturn in the industry," said Lars Jensen, "To me,

Top 20 countries with the largest increase in direct connectivity between 2024Q4 and 2025Q4

Les 20 pays ayant la plus grande augmentation des liaisons directes entre le T4 2024 et le T4 2025



@MDS TRANSMODAL

a crash is what we saw during the financial crisis, 2008-09, for example. That is not what we're heading into, we are heading into overcapacity like we did in 2015-16."

Habben Jansen largely agreed with Mr. Jensen's analysis, saying that scrapping will increase in the second half of this decade, but with demand stronger than previously thought. "And when you look at deliveries in 2026 they are actually not very high," he said.

Moreover, both Habben Jansen and Mr. Jensen agree that if there was a phased return to the Suez Canal there would be congestion in Europe as vessels from the Cape route arrived at the same time as the faster ships operating via the Red Sea and Suez.

Mr. Jensen believes that the transition to Suez could start in the lull after Chinese New Year, which in 2026 will end in early March, and that could cause "massive disruptions".

Mr. Aldwell added that a major US restocking could see demand rise substantially particularly if the Supreme Court has ruled that the Trump tariffs are unlawful. A similar restocking

Du reste, tous deux sont d'accord que s'il y avait un retour graduel par le canal de Suez, il y aurait de la congestion en Europe du fait que les navires venus par le Cap arriveraient en même temps que ceux venant par la mer Rouge et le canal de Suez.

M. Jensen croit que la transition vers le canal de Suez pourrait commencer pendant l'accalmie suivant le Nouvel An chinois, qui en 2026 se terminera début mars. Il pourrait y avoir des « perturbations massives ».

M. Aldwell ajoute qu'un réapprovisionnement majeur aux États-Unis pourrait faire fortement grimper la demande, surtout si la Cour suprême décrète que les tarifs douaniers de Trump sont illégaux. En 2001, un semblable réapprovisionnement avait causé une hausse de 20 % de la demande, rappelle M. Jensen, et c'est de nature à augmenter la volatilité et la pression sur les taux.

Compte tenu du nombre de méga-navires devant être livrés dans les cinq années à venir, il paraît improbable qu'il puisse manquer de capacité sur les grandes routes

est-ouest. Ce serait plutôt le cas sur des routes secondaires et des routes nord-sud où se fait la diversification que constatent MM. Habben Jansen, Jensen et Aldwell.

Comme le fait valoir M^{me} Teodoro : « Les navires de moins de 5000 EVP vieillissent rapidement – plus de 60 % d’entre eux ont plus de 25 ans – et peu de navires de remplacement ont été commandés. D’ici 2030, la flotte mondiale des moins de 2500 EVP pourrait rétrécir de 40 à 80 %. C’est important non seulement pour des îles et des ports en eau peu profonde, mais aussi pour d’importants corridors commerciaux. »

Des routes telles qu’Amérique du Nord-Europe, Europe du Nord-Afrique subsaharienne ou Amérique du Nord-Amérique latine comptent largement sur des navires de taille moyenne.

« À mesure que ce segment rétrécit, ces courants commerciaux pourraient faire face à une réduction des options de service, à des taux de fret plus élevés et à une connectivité plus faible », avance M^{me} Teodoro.

Selon les données de MDS Transmodal, les commandes de navires de moins de 10 000 EVP s’élèvent à 426, alors que 1932 des navires de cette catégorie vont avoir plus de 25 ans.

Le transport par conteneurs est en voie de devenir un marché bifurqué pour le reste de la décennie, d’après MDS Transmodal. 

in 2001 saw a 20% spike in demand, said Mr. Jensen, and that will increase pressure on rates and increase volatility, added Aldwell.

With the level of megaship newbuildings due to be delivered over the coming five years, it seems unlikely that there will be a capacity squeeze on the major east-west trade lanes. The capacity crunch will be felt in secondary and north-south trades where the diversification that Habben Jansen, Mr. Jensen and Aldwell identified is taking place.

As Teodoro points out: “Sub-5,000 teu vessels are ageing rapidly – more than 60% are over 25 years old – and few replacements are on order. By 2030, the global fleet below 2,500 teu could contract by 40–80%. This matters not only for island and shallow-draft ports but also for key trade corridors.”

Routes such as North America–Europe, North Europe–Sub Saharan Africa, North America–Latin America depend heavily on mid-sized vessels.

“As this segment shrinks, these trades could face reduced service options, higher freight rates, and weaker connectivity,” claimed Ms. Teodoro.

According to MDS Transmodal data orders for vessels below 10,000 teu number 426 ships; conversely the number of vessels in that category that will be over 25 years-old are 1,932.

Container shipping is navigating a route to a bifurcated market for the rest of the decade, according to MDS Transmodal.



Carriers of Canada’s International Trade

Canada’s national voice of ocean shipping since 1903

www.shipfed.ca

Offices in Montreal and Vancouver



CHAMBER OF
MARINE COMMERCE
CHAMBRE DE
COMMERCE MARITIME

MARINE SHIPPING'S ADVOCATE ACROSS NORTH AMERICA!



Visit us at www.marinedelivers.com



@MarineDelivers

THE SEAWAY JOURNAL LE JOURNAL DE LA VOIE MARITIME

The Seaway:
Capacity, Confidence
and Connection

La Voie maritime :
capacité, confiance
et liaisons

À l'aube de la nouvelle année, alors que nous réfléchissons à la saison de navigation qui s'achève, le moment convient bien pour nous concentrer sur les occasions qui s'offrent à notre industrie commune et au corridor Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent.

La croissance de la population et de l'activité économique se poursuit dans la région, modifiant la façon dont les marchandises sont transportées. Les chaînes d'approvisionnement partout en Amérique du Nord sont sous pression, les points d'entrée sur la côte sont congestionnés et les industries dans le cœur économique du Canada et des États-Unis recherchent des options fiables pour le transport intérieur. Cela crée de réelles possibilités pour les entreprises qui exercent leurs activités dans les Grands Lacs et le long de la Voie maritime.

As we start a new year and reflect on the close of another navigation season, it is a good moment to focus on the opportunities ahead for our shared industry and for the Great Lakes and St. Lawrence Seaway corridor.

Demetrios "Jim" Athanasiou

President and CEO
St. Lawrence Seaway
Management Corporation

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



©SLSMC

@SLSMC



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



Traditionnellement, ce sont principalement des marchandises en vrac qui sont transportées dans ce corridor. La demande soutenue pour les céréales, l'acier, les agrégats, les produits énergétiques et les cargaisons spéciales représente une base solide pour la prochaine année. En même temps, de nouvelles façons d'utiliser le réseau suscitent un réel intérêt. Dans l'ensemble de la région, nous envisageons activement le transport de conteneurs par des services maritimes à courte distance afin de relier plus efficacement les centres névralgiques continentaux aux marchés internationaux. Le transport de produits énergétiques provenant de l'Ouest du Canada est un autre domaine qui retient notre attention. Nous avons actuellement des discussions concrètes avec les administrations portuaires, les transporteurs et les propriétaires des cargaisons, qui sont tous intéressés à considérer notre réseau comme un corridor commercial aux liaisons multiples.

Afin de mettre ce potentiel en valeur, nous continuons à nous concentrer sur trois priorités : capacité, confiance et liaisons.

Notre capacité est l'un de nos principaux atouts. À l'heure actuelle, notre réseau fonctionne à environ la moitié de sa capacité disponible. Alors que la congestion augmente sur les routes et dans les ports côtiers, la Voie maritime s'avère une option fiable pour les transporteurs qui comptent sur la constance de l'offre. À mesure que l'activité industrielle se développe dans la région, il existe un potentiel évident pour soutenir l'augmentation des volumes et les nouveaux types de marchandises pouvant utiliser cette disponibilité.

Il est essentiel de renforcer la confiance envers le corridor pour assurer sa compétitivité. Dans le cadre de notre programme de renouvellement des actifs, nous avons investi 98,8 millions de dollars dans le renouvellement et l'entretien des infrastructures en 2024 et 2025. Ces investissements, associés à nos engagements futurs, contribuent à garantir la fiabilité sur laquelle compte l'industrie. Notre main-d'œuvre est au cœur de cette confiance. Son expérience opérationnelle, son professionnalisme et son engagement en matière de sécurité sont essentiels pour la stabilité du réseau.

Il est tout aussi important de renforcer les liens dans la région. Depuis que je suis devenu président et chef de la direction en juillet 2024, j'ai rencontré nos partenaires dans l'ensemble de l'industrie, notamment les responsables des administrations portuaires, des transporteurs, des exploitants de terminaux, des propriétaires de cargaisons et des collectivités. Ces rencontres nous aident à repérer des occasions à saisir, à relever les défis opérationnels et à instaurer la confiance nécessaire à la croissance du réseau. Les industries ayant besoin d'une plus grande prévisibilité manifestent beaucoup d'intérêt pour une prolongation de la saison de navigation, et nous continuerons à travailler en étroite collaboration avec toutes les parties concernées pour faire progresser ces discussions.

Pour l'avenir, nous savons que notre compétitivité reposera sur la façon dont nous utiliserons l'ensemble de notre réseau. En profitant de notre capacité disponible, et de nos liens solides, en modernisant nos opérations et en nous engageant conjointement à poursuivre de nouvelles possibilités, nous pourrions transporter plus de marchandises et renforcer le corridor Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent, en apportant de la valeur aux collectivités et aux industries qui en dépendent au quotidien. 

“Capacity is one of our greatest strengths”.

« Notre capacité est l'un de nos principaux atouts. »

The region continues to grow in population and economic activity, and that growth is reshaping how goods move. Supply chains across North America are under pressure, coastal gateways face significant congestion and industries across the heartland of Canada and the United States are looking for reliable inland options. This creates real opportunity for all of us who operate on the Lakes and along the Seaway.

Traditional bulk movements remain at the core of the corridor. Continued demand for grains, steel, aggregates, energy products and project cargo provides a solid foundation for the year ahead. At the same time, there is meaningful interest in using the system in new ways. Across the region, we are actively discussing container movements through short sea shipping that better link inland hubs to global markets. Energy from the West of Canada is another initiative that is being looked at. These are practical conversations happening now with ports, carriers and cargo owners, all focused on treating our system as a connected trade corridor.

To support this potential, we remain focused on three priorities, which are capacity, confidence and connection.

Capacity is one of our greatest strengths. Today, the system operates at roughly half of its available capacity. With congestion increasing on roads and at coastal ports, the Seaway offers a dependable option for shippers who need consistency. As industrial activity grows across the region, there is clear potential to support increased volumes and new cargo types that make use of this available space.

Building confidence in the corridor is essential to competitiveness. Through the Asset Renewal Program, we invested 98.8 million dollars in infrastructure renewal and maintenance in 2024 to 2025. These investments, along with future commitments, help ensure the reliability industry expects. Our workforce plays a central role in that confidence. Their operational experience, professionalism and commitment to safety are fundamental to keeping the system steady.

Strengthening connections across the region is equally important. Since becoming President and CEO in July 2024, I have met with partners across the industry, including port leaders, carriers, terminal operators, cargo owners and community partners. These discussions help us identify opportunities, address operational pressures and build the trust required to grow the system. There is strong interest in exploring how an extended navigation season could support industries that need more predictability, and we will continue working closely with everyone involved as these conversations advance.

Looking ahead, we know that competitiveness will depend on how well we use the system as a whole. By combining available capacity with strong relationships, modern operations and a shared commitment to new opportunities, we can support more cargo, strengthen the Great Lakes and St. Lawrence Seaway corridor and deliver value to the communities and industries that rely on it every day. 



GREAT LAKES/ST. LAWRENCE CORRIDOR CORRIDOR GRANDS LACS-SAINT-LAURENT

Strategies refined to weather Trump tariffs

Stratégies raffinées face aux tarifs douaniers de Trump

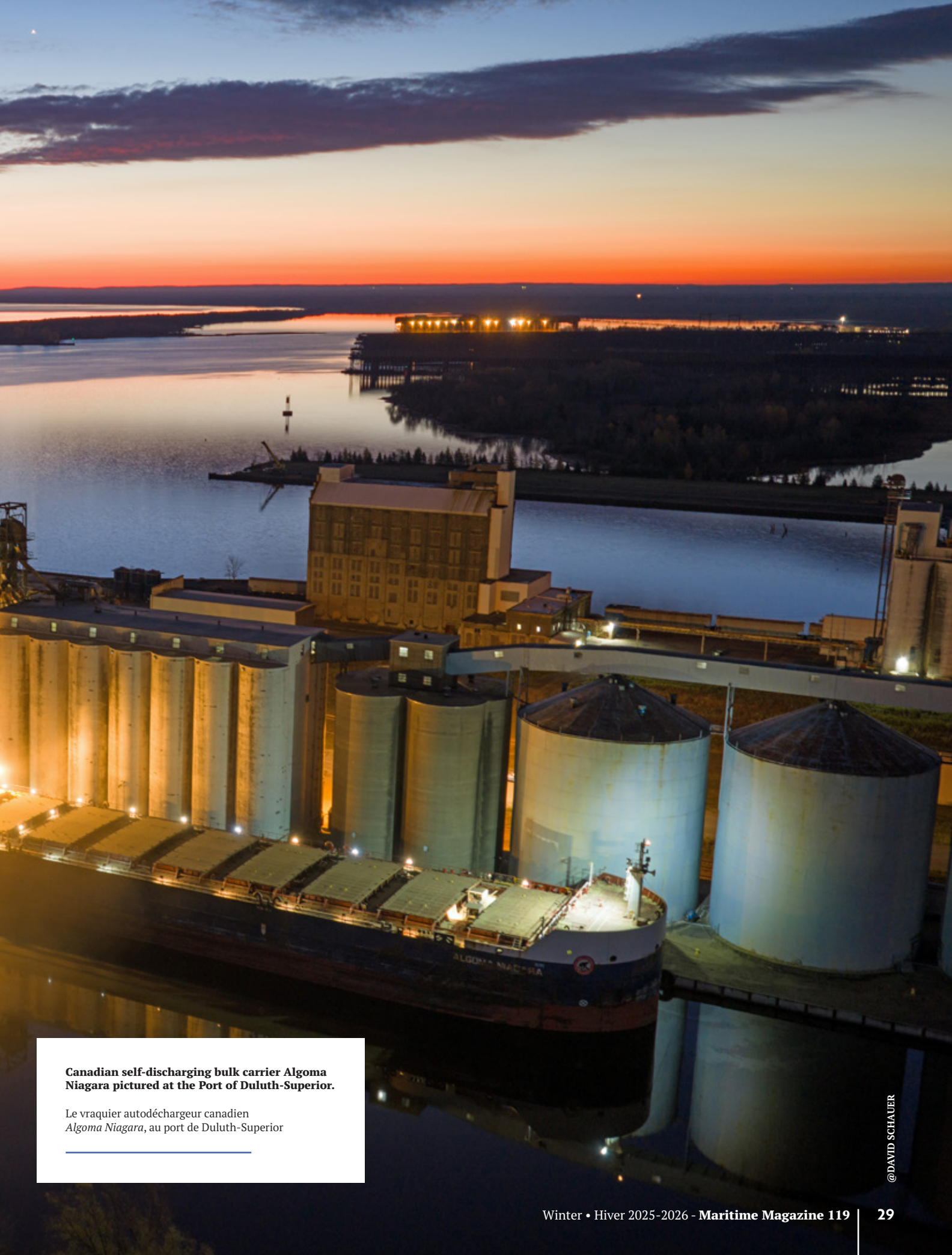
Leo Ryan
Julie Gedeon

As a New Year dawned, stakeholders in the Great Lakes/St. Lawrence System could take heart at least in forecasts by such respected entities as the Organization for Economic Cooperation and Development (OECD) that the global economy has weathered better than expected the tariff warfare ignited by U.S. President Donald Trump. Prominent factors contributing to relative optimism include substantial investments in artificial intelligence and supportive monetary and fiscal policies.

Nevertheless, the OECD anticipates that global growth will slow to 2.9% in 2026 from about 3.2% in 2025 as the full impact of all the levies takes effect. It has markedly upgraded its forecast of GDP growth in 2025 for the US economy to 2% from an earlier estimate of 1.6%.

À l'aube de la nouvelle année, les acteurs du réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent pouvaient au moins trouver un réconfort dans les prévisions d'entités respectées, comme l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), que l'économie mondiale aura survécu mieux que prévu à la guerre tarifaire lancée par le président des États-Unis Donald Trump. L'optimisme relatif était étayé notamment par de grands investissements dans l'intelligence artificielle et des politiques monétaires et budgétaires favorables.

Malgré tout, l'OCDE s'attend à un ralentissement de la croissance mondiale, à 2,9% en 2026 contre environ 3,2% en 2025, alors que le plein effet des tarifs douaniers se fait sentir. Quant à la croissance du PIB aux États-Unis, l'OCDE a revu sa prévision à la hausse, à 2% au lieu de son estimation précédente de 1,6%.



Canadian self-discharging bulk carrier Algoma Niagara pictured at the Port of Duluth-Superior.

Le vraquier autodéchargeur canadien
Algoma Niagara, au port de Duluth-Superior

@DAVID SCHAUER

CANADIAN GREAT LAKES/ SEAWAY PORTS

PORTS DES GRANDS LACS ET DE LA VOIE MARITIME

As far as Canada is concerned, all indicators appear to confirm the Canadian economy has been probably the hardest hit among industrialized states by the punishing Trump tariffs on steel, aluminum, lumber and the automobile sector. As underlined in this report, especially affected have been key port cities in the Great Lakes region.

Canada's GDP grew at a surprise 2.6% annualized rate in Q3 2025, just avoiding a technical recession. Thus, some analysts saw final 2025 GDP attaining 1.2% in 2025 and rising to 1.4% in 2026. However, this may turn out to be too conservative – perhaps depending on how quickly and effectively the Carney government proceeds, with sufficient industry backing, in pledged national-building projects.

The Canadian ports on the Great Lakes fared relatively well overall in 2025 despite the notable challenges presented by U.S. tariffs as well as evidence of a softening economy. A strong grain harvest significantly helped to keep these ports busy.

HOPA PORTS

At the Port of Hamilton, the 50% tariff on steel has been a significant blow. "Our city is considered the eighth most vulnerable in Canada as a result of U.S. tariffs because of our heavy concentration of steel-related content, but we're doing well in other commodities," says Ian Hamilton, the president and CEO of HOPA Ports.

Shipments of steel products, including the slabs used for Dofasco's steel production, were down by almost 60% at the port in early November. Iron ore, coal and coke were also lower but have stayed relatively stable because of the need to keep blast furnaces operating.

"The high tensile steel produced in Hamilton for the automotive industry continues to be purchased, so the demand hasn't completely disappeared, but it has certainly taken a hit," Mr. Hamilton says.

Stockpiling at the start of 2025 in anticipation of tariffs has kept American customers in supply, he adds. "The depletion of those inventories will likely put pressure on the U.S. government to lower tariffs." Meanwhile, significant industrial investment within Canada is creating some demand for structural steel.

A biodiesel plant at the port that became available as a result of the shift in the Canadian-U.S. trade climate has been acquired by HOPA Ports. "We received great support from the federal and provincial governments to obtain it and we're now looking for an operator," Mr. Hamilton shares. "We're confident the facility will be producing biodiesel by March or April 2026 which will save about 200 jobs."

At the Port of Oshawa, Parrish & Heimbecker has completed its \$35-million upgrade of the Oshawa Grain Terminal. Its modernization bolsters its flour milling capabilities for

Au Canada, tout indique que l'économie a probablement été la plus durement touchée parmi les pays industrialisés. Elle a souffert des tarifs punitifs décidés par le président Trump sur l'acier, l'aluminium, le bois d'œuvre et le secteur automobile. Des villes portuaires de la région des Grands Lacs ont été particulièrement touchées.

La croissance du PIB du Canada a étonné au T3 2025, atteignant le taux annualisé de 2,6% et échappant de justesse à une récession technique. Certains analystes voyaient en conséquence que le PIB s'élèverait en fin de compte de 1,2% en 2025, puis de 1,4% en 2026. Cependant, il se peut que ce soit trop conservateur. Il faudra voir selon le degré auquel le gouvernement Carney agit rapidement et efficacement, avec un appui suffisant de l'industrie, dans ses projets d'édification nationale.

Globalement, les ports canadiens des Grands Lacs ont connu une relativement bonne année en 2025 malgré les défis posés par les tarifs douaniers américains et les signes d'un ralentissement économique. Une forte récolte de céréales a bien aidé à soutenir l'activité portuaire.

PORTS DE L'APHO

Au port de Hamilton, le tarif de 50% sur l'acier a été un gros coup dur. « Notre ville est considérée comme la huitième plus vulnérable du Canada aux tarifs douaniers américains, en raison de notre forte concentration de produits liés à l'acier, dit Ian Hamilton, PDG de l'Administration portuaire Hamilton-Oshawa (APHO). Cependant, nous nous en tirons bien avec d'autres produits. »

Les expéditions de produits d'acier, y compris les brames utilisées par Dofasco, étaient en baisse de presque 60% au port au début novembre. Le minerai de fer, le charbon et le coke étaient aussi plus bas, mais sont restés relativement stables parce que les hauts fourneaux doivent continuer d'être alimentés.

« L'acier à haute résistance produit à Hamilton pour l'industrie automobile continue d'être acheté, donc la demande n'a pas complètement disparu, dit M. Hamilton. Mais elle a certainement pris un coup. »

L'accumulation de stocks du début de 2025, en anticipation des tarifs, a assuré l'approvisionnement des clients américains, ajoute-t-il, mais : « L'épuisement de ces stocks mènera sans doute à une pression pour que le gouvernement américain réduise les tarifs. » Entre-temps, d'importants investissements industriels au Canada créent une demande d'acier de construction.

L'APHO a fait l'acquisition d'une usine de biodiesel située au port. La transaction était devenue possible en conséquence de l'évolution du climat commercial canado-américain. « Nous avons reçu un excellent appui des gouvernements fédéral et provincial, et nous cherchons maintenant un exploitant, dit

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.





Ian Hamilton

President and CEO
of HOPA Ports

Président et chef de la direction,
APHO Ports

southwestern Ontario by 40% to 50%, while its additional silos increase storage and the capabilities of diversifying export grains on vessels destined for Europe, the Mediterranean, and/or North Africa. “We’re on track to process 250,000 tonnes of grain through the Oshawa facility, which is a 1000% increase over what the earlier facility at that location was handling,” Mr. Hamilton says.

New Sault Ste. Marie possibilities - With the help of the federal Trade Diversification Fund program, HOPA is collaborating with Sault Ste.-Marie to help that community gain access to southern Ontario and overseas markets through both rail and marine transportation. A north-south trade gateway is deemed essential for Sault Ste. Marie given that U.S. tariffs collapsed Algoma Steel’s sales into the United States.

(On December 1, Algoma Steel Group served layoff notices to nearly 1,000 employees, one quarter of its workforce, and announced plans to close its blast-furnace and coke-making

M. Hamilton. Nous avons toute confiance que l’usine produira du biodiesel d’ici mars ou avril 2026, ce qui sauvera quelque 200 emplois.»

Au port d’Oshawa, Parrish & Heimbecker a parachevé son projet de 35 millions de dollars au terminal céréalier d’Oshawa. La modernisation augmente de 40 à 50 % ses capacités de minoterie de farine pour le sud-ouest de l’Ontario. Ses silos supplémentaires augmentent les capacités de stockage et permettent de diversifier les exportations vers l’Europe, la région de la Méditerranée et l’Afrique du Nord. « Nous sommes en voie de traiter 250 000 tonnes de céréales à l’installation d’Oshawa, dit M. Hamilton. C’est une augmentation de 1000 % par rapport à ce que pouvait faire l’ancienne installation au même lieu. »

Nouvelles possibilités à Sault Ste. Marie - Avec l’aide du programme fédéral de fonds pour la diversification du commerce, l’APHO collabore avec Sault Ste. Marie pour que cette localité puisse accéder au sud de l’Ontario et aux marchés outre-mer en combinant transport ferroviaire et maritime. Un passage commercial nord-sud est jugé essentiel pour Sault Ste. Marie, car les tarifs douaniers ont anéanti les ventes d’acier d’Algoma aux États-Unis.

(Le 1er décembre, le groupe Algoma Steel a annoncé la mise à pied de presque 1000 travailleurs, le quart de son effectif, ainsi que son intention de fermer son haut fourneau et de cesser la



#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



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

production de coke au début 2026. Ces mesures s'inscrivent dans sa transition vers la production d'acier en four à arc électrique.)

« Évidemment, nous voulons faire tout ce que nous pouvons pour les produits d'acier et les sous-produits, mais nous étudions aussi les façons de contribuer aux objectifs de l'industrie minière en matière de minéraux critiques, dit M. Hamilton. Aussi, la mine de nickel locale pourrait profiter de l'infrastructure portuaire au Sault. »

Il prévoit qu'avec le temps, il y aura de nouveaux débouchés pour Algoma Steel, dans la production de rails pour le corridor ferroviaire à grande vitesse ou grande fréquence entre Québec et Windsor.

Et d'ajouter : « Nous croyons aussi qu'il y a dans le Sault de bons producteurs forestiers et fabricants de produits en bois qui profiteraient d'un accès au sud-ouest de l'Ontario, en particulier pour alimenter la construction de logements abordables. Ces produits conviennent bien en termes de prix, et une entreprise, Interfor, produit une poutre en bois particulièrement économique. »

Un autre marché qui reste mal desservi, selon M. Hamilton, est lié aux produits de base agricoles de Sault Ste. Marie.

Le but consiste à établir une nouvelle route entre Sault Ste. Marie, Goderich et Port Colborne. « En ajoutant une installation du côté lac Huron de Sault Ste. Marie, nous devrions pouvoir offrir un service presque toute l'année », précise M. Hamilton. Il note que Goderich est un des ports cherchant à obtenir le dédouanement de l'Agence de services frontaliers du Canada (ASFC), tout comme le port de Hamilton.

« Il reste du travail à faire pour recevoir les approbations voulues, et il faut de l'infrastructure pour servir la flotte, affirme M. Hamilton. J'espérerais quand même que sinon l'année prochaine, alors en 2027, nous aurons les conteneurs internationaux passant au port de Hamilton. » Par ailleurs, il espère que les gouvernements du Québec et de l'Ontario s'entendront sur la façon d'inciter à une plus grande utilisation du transport maritime.

operations in early 2026 as part of transition towards electric-arc furnace steelmaking.)

“Obviously, we want to do everything we can to support steel products, and the slag byproduct, but we're also looking at how to support the mining industry's objectives around critical minerals, and the local nickel mine would also benefit from port infrastructure in the Sault,” Mr. Hamilton says.

He anticipates there to be new opportunities for Algoma Steel to produce rail for the planned high-speed and/or high-frequency Quebec City-Windsor train corridor in due course.

“We also believe there are good forestry and wood product manufacturers in the Sault that would benefit from access to southwestern Ontario, particularly to supply the building of affordable housing,” Mr. Hamilton adds. “The products are well suited in terms of pricing and one company, Interfor, produces a particularly cost-effective wooden beam.”

Another still underserved market, according to Mr. Hamilton, relates to Sault Ste. Marie's agricultural commodities.

The goal is to establish a new route involving Sault Ste. Marie, Goderich and Port Colborne. “By developing a facility on the Lake Huron side of Sault Ste. Marie, we should be able to operate a nearly year-round service,” Mr. Hamilton says, adding that Goderich is among the ports seeking to obtain the Canada Border Services Agency (CBSA) clearing as well as the Port of Hamilton.

“While there's still some work to achieve the necessary approvals, as well as infrastructure required to handle fleet serving, I would certainly hope that if not next year than by 2027 we will have international containers moving at the Port of Hamilton,” Mr. Hamilton says, adding that he also hopes the Quebec and Ontario governments align on how to incentivize greater maritime use.



HOPA
PORTS

**GREAT LAKES.
GLOBAL MARKETS.**

WWW.HOPAPORTS.CA / @HOPAPORTS





Toronto

→ **3.5 hours**

Ottawa

→ **1 hour**

Montreal

→ **2 hours**

U.S.A.

→ **10 minutes**

New York City

→ **6.5 hours**

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



Port of Johnstown

Ontario, Canada

**Division of the Township of
Edwardsburgh Cardinal**

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

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

Eastern Ontario's Premier Port

www.portofjohnstown.com • 613.925.4228



@WINDSOR AERIAL DRONE PHOTOGRAPHY

Steve Salmons

President and CEO
Windsor Port Authority

Président et chef de la direction,
Administration portuaire de Windsor

REBONDISSEMENT DE SEL WINDSOR

Le port de Windsor a été résilient malgré les difficultés politiques et économiques. À la fin octobre, le tonnage total était en hausse de 18,4 % par rapport à 2024. «Heureusement qu'il y a le sel», dit Steve Salmons, PDG de l'Administration portuaire de Windsor.

Les volumes de sel étaient en hausse de 146,5 % jusqu'à la fin octobre, en comparaison de 2024. Les réserves étaient réduites, et la mine Ojibway appartenant à Sel Windsor a bénéficié d'une expansion de 60 millions de dollars qui lui permettra de produire pendant 50 à 60 ans.

Le port prévoit manutentionner plus de 1 million de tonnes cette année, avec la reprise de l'activité normale au quai de chargement de sel. En 2024, il y avait eu peu ou pas d'expéditions pendant six mois. «Le sel est à l'épreuve des récessions, parce que les localités en ont besoin l'hiver pour les routes et les trottoirs», note M. Salmons.

Les expéditions de céréales au port de Windsor étaient en hausse de 26,3 % jusqu'à la fin octobre, par rapport à un an plus tôt. Une partie est attribuable à la remontée de la production après une récolte plus modeste en 2024, mais la grande différence est l'expansion de 76 millions de dollars me-



@WPA

WINDSOR SALT REBOUND

Port Windsor has been resilient despite the political and economic headwinds. Overall tonnage at the end of October was up 18.4% over 2024. "Thank goodness for salt," says Steve Salmons, the Windsor Port Authority's president and CEO.

Salt volumes were up 146.5% through October compared to 2024 with stockpiles diminished and the Ojibway Mine owned by Windsor Salt Company having completed a \$60-million expansion that will ensure supply for 50 to 60 years.

The port expects to handle more than a million tonnes of salt this year with the resumption of normalized activity on the salt dock compared to limited to no shipments for almost six months in 2024. "Salt is recession-proof because communities need it to deal with winter roads and sidewalks," Mr. Salmons adds.

Grain shipments at the Port Windsor were up 26.3% through October compared with the earlier year-to-date. Some of the gains are due to a production rebound after a smaller 2024 harvest, but the big difference is \$76-million expansion completed by ADM Agri-Industries in late September. "ADM now has enough storage capacity for incoming and outgoing product to match its processing capabilities," Mr. Salmons explains. "We'll see the full benefits of this in 2026."

Aggregates have returned to regular levels following the imminent completion of the Gordie Howe International Bridge, but a slower demand for aggregates, cement as well as asphalt may also be signs of a softening economy, according to Mr. Salmons.

The U.S. tariffs on aluminum have resulted in a stockpiling of aluminum ingots at the port, as was also the case during the initial Trump administration when aluminum was also tariffed.

Container traffic horizon - "With the United States only making 30% of what it needs – perhaps 35% if it ramped up to full production – it's only a matter of time before the U.S. needs Canadian aluminum," Mr. Salmons explains. "Usually,

née à bien à la fin septembre par ADM Agri-Industries. «ADM dispose maintenant d'une capacité suffisante de stockage de produit entrant et sortant pour tirer parti de ses capacités de traitement, explique M. Salmons. Nous en verrons tout le potentiel en 2026.»

Les agrégats sont revenus à leurs niveaux ordinaires alors qu'approche l'achèvement du pont international Gordie Howe, mais un ralentissement de la demande d'agrégats, de ciment et d'asphalte pourrait être le signe d'un ralentissement économique, d'après M. Salmons.

Les tarifs américains sur l'aluminium ont mené à l'accumulation de stocks de lingots d'aluminium au port, comme pendant le premier mandat du président Trump quand l'aluminium avait aussi été soumis à des tarifs.

Perspectives du trafic de conteneurs - « Comme les États-Unis produisent seulement 30 % de ce qu'il leur faut – peut-être 35 % en maximisant la production –, ce n'est qu'une question de temps qu'ils aient besoin d'aluminium canadien, fait valoir M. Salmons. Normalement, l'aluminium serait transporté directement aux États-Unis à partir du Québec. Cependant, nous en voyons maintenant qui est stocké ici, prêt à être expédié par barge aux États-Unis sur demande. Nous avons donc deux mouvements portuaires alors que normalement, nous n'en aurions aucun. »

Les travaux se poursuivent pour la nouvelle installation de 30 millions de dollars destinée au transport maritime de conteneurs à courte distance. M. Salmons est enchanté que le



PORT OF THUNDER BAY
THE SUPERIOR WAY WEST

PROJECT CARGO GATEWAY
For Western Canada

www.portthunderbay.ca

807-345-6400

Canada

budget fédéral de l'automne ait chargé l'ASFC et Transports Canada de mettre en place les mécanismes voulus pour le mouvement de conteneurs internationaux sur les Grands Lacs. « J'ai confiance que nous pourrions maintenant respecter notre objectif d'avoir du trafic conteneurisé en 2027 ou 2028 au plus tard », dit-il.

Il exprime une préoccupation du fait que des ports américains des Grands Lacs ont pris une bonne avance, avec un financement conséquent obtenu pour offrir des services douaniers à davantage d'endroits. « Nous ne sommes pas en concurrence avec ces ports, mais nous ne voulons pas non plus rater la prochaine possibilité de croissance majeure, insiste-t-il. Nous devons faire partie du circuit de desserte pour que le transport maritime de conteneurs à courte distance sur les Grands Lacs serve à des parcours directs vers l'Europe, l'Afrique du Nord ou l'Amérique du Sud, mais sans minimiser les avantages du transbordement à Montréal, Halifax ou St. John's. »

PROGRÈS DES CÉRÉALES À THUNDER BAY

Des récoltes abondantes apportent un volume exceptionnel de céréales pour l'année au port de Thunder Bay. « À la fin octobre, nous avons eu 6,6 millions de tonnes – à peu près 10 % de plus qu'au même moment en 2024, dit Emily Price, directrice des affaires commerciales de l'Administration portuaire de Thunder Bay. Des volumes semblables pour le reste de 2025 nous mèneraient à quelque 8,7 millions de tonnes et une des meilleures années en 25 ans, un résultat sans précédent sauf pendant la pandémie de COVID. »

Thanks to robust grain shipments and strong potash volumes, the Port of Thunder Bay was on track for a stellar year in 2025.

Grâce aux fortes cargaisons de céréales et aux grands volumes de potasse, le port de Thunder Bay était en voie de connaître une excellente année en 2025.

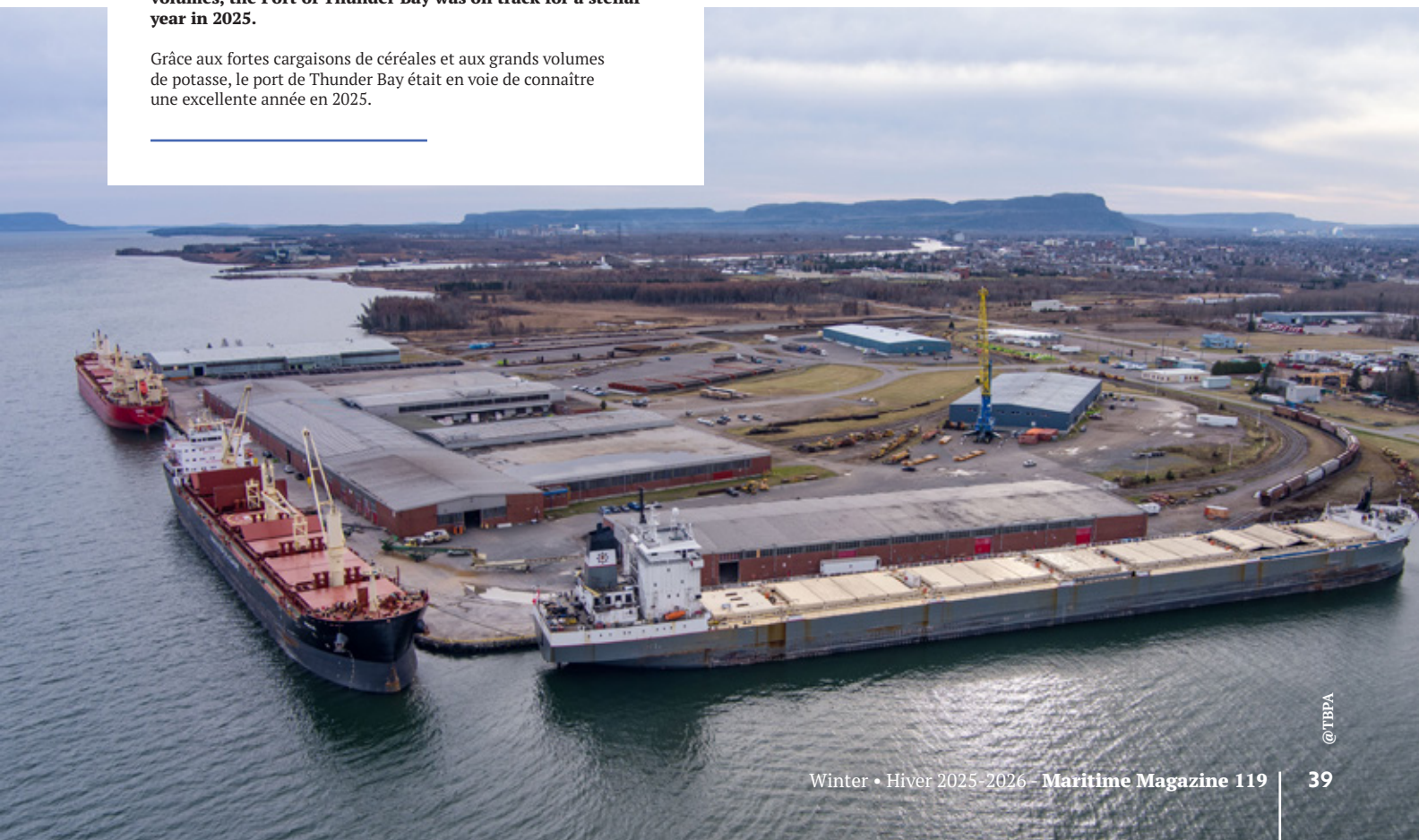
the aluminum would be transported straight into the U.S. from Quebec, but now we're seeing it stored here, ready to be shipped by barge into the U.S. when it's required, so we're seeing two port movements when usually we'd see none."

Work on the port's new \$30-million shortsea shipping container facility continues. Mr. Salmons is delighted that the autumn federal budget directs the CBSA and Transport Canada to put the mechanisms in place to support the movement of international containerized shipments on the Great Lakes. "I'm optimistic that we'll now meet our timeline of having containerized traffic in 2027 or 2028 at the latest," he says.

He expressed some concern that U.S. ports on the Great Lakes are well ahead with significant funding obtained to set up U.S. Custom and Border Services at more locations. "We're not in competition with these ports, but we also don't want to miss out on this next big transformational growth opportunity," he emphasizes. "We need to be part of the 'milk run' to make international shortsea shipping in the Great Lakes work ideally in direct runs to Europe, North Africa and/or South America, but without dismissing the advantages of using the transloading hubs in Montreal, Halifax or St. John's."

GRAIN GAINS AT THUNDER BAY

Bountiful harvests are giving the Port of Thunder Bay an exceptionally busy grain year. "By the end of October, we handled 6.6 million tonnes – about 10% more than by the same time in 2024," says Emily Price, the Thunder Bay Port Authority's director of Corporate and Commercial Affairs. "Similar numbers in the rest of 2025 would put us at about 8.7 million tonnes and on track for one of the best results in 25 years – unprecedented except for during the covid pandemic."



While potash won't hit 2024's exceptional high volumes prompted by sanctions against Russia and Belarus and other geopolitical factors, it remains strong. The anticipated one million tonnes by the end of 2025 would make it one of the port's best years. "The fact that Thunder Bay is keeping a lot of the potash traffic is a testament to how the port has professionally and reliably handled this commodity," Ms. Price says.

The port is also seeing more fertilizer arrive from Morocco for rail transport to Prairie farmers. The ample space at the Keifer terminal is resulting in a steady influx of project cargo that includes steel pipe, rail and wind turbine infrastructure. "We are seeing more of a tendency to store products here so that there's no disruption to customers during the months the port is closed," Ms. Price adds.

STEADY PERFORMANCES AT TORONTO AND JOHNSTOWN

Cargo shipments at PortsToronto have been in line with projections and were expected to reach two million tonnes by the end of 2025. Cement, salt and sugar have all been slightly higher in response to local industry demand.

"Our port is somewhat shielded from U.S. tariffs with most of our imports arriving from locations outside the U.S.," says RJ Steenstra, PortsToronto's president and CEO.

La potasse n'atteindra pas les volumes exceptionnellement élevés réalisés en 2024 par suite des sanctions contre la Russie et le Bélarus et d'autres facteurs géopolitiques, mais elle reste forte. Le million de tonnes prévu d'ici la fin de 2025 ferait de l'année une des meilleures du port. « Le fait que Thunder Bay conserve un bon trafic de potasse témoigne de la façon dont le port a manutentionné ce produit avec professionnalisme et fiabilité », dit M^{me} Price.

Le port reçoit aussi davantage d'engrais arrivant du Maroc pour être expédié par train aux agriculteurs des Prairies. L'ample superficie disponible au terminal Keifer fait qu'il y a constamment des livraisons de cargaisons spéciales telles que tuyaux d'acier, rails et matériel d'éoliennes. « Nous constatons une tendance à stocker davantage de produits ici pour éviter l'interruption de livraisons aux clients pendant les mois où le port est fermé », ajoute M^{me} Price.

RÉSULTATS STABLES À TORONTO ET À JOHNSTOWN

Le volume de fret arrivant à PortsToronto concorde avec les projections. Il devrait atteindre les 2 millions de tonnes à la fin 2025. Le ciment, le sel et le sucre ont été un peu plus élevés, en réponse à la demande de l'industrie locale.

« Notre port est un peu à l'abri des tarifs douaniers américains, la plupart de nos importations arrivant d'ailleurs que les États-Unis », dit RJ Steenstra, le PDG de Ports Toronto.

The advertisement features a large background image of the Toronto skyline across a body of water, with a ship docked in the foreground. The Port of Toronto logo, a shield with an anchor, is in the top left. The text 'PORT OF TORONTO' and 'Toronto Port Authority' is in the top right. The main headline 'DOCK BESIDE A THIRD OF THE CANADIAN MARKET' is in large white letters. Below it, a paragraph describes the port's location and facilities. At the bottom, the website and social media handles are listed.

 **PORT OF TORONTO**
Toronto Port Authority

DOCK BESIDE A THIRD OF THE CANADIAN MARKET

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

Torontoportauthority.com / @Torontoportauthority



Leslie Drynan

General Manager of
Johnstown Port Authority

Directrice générale de
l'Administration portuaire
de Johnstown

@HOPA

PortsToronto a accueilli un nombre record de 18 461 passagers de croisières en 42 escales de navires. Les touristes tant canadiens qu'américains manifestent un intérêt croissant, et les perspectives sont prometteuses pour 2026.

Le port de Johnstown a reçu sa première livraison d'engrais d'Espagne à la fin novembre. Elle faisait partie des plans de V6 Agronomy pour améliorer l'accès à du phosphate et des engrais pour le secteur agricole partout au Canada. Un nouveau terminal qui est en construction aura la capacité voulue pour décharger des navires transportant jusqu'à 18 000 tonnes.

«La plupart de l'engrais livré est envoyé par train à des agriculteurs en Saskatchewan, et nous espérons voir les wagons revenir chargés de lentilles des Prairies», dit Leslie Drynan, directrice générale du port.

Autrement, l'activité a été plus lente qu'on ne l'espérait. «Nous pensions que nous aurions davantage d'intérêt d'expéditeurs voulant éviter les tarifs douaniers américains, confie-t-elle. Cependant, nous avons appris que c'est difficile à moins d'avoir des volumes suffisants pour remplir un navire. Il reste que nous sommes en discussion au sujet de diverses possibilités, y compris des partenariats pour des projets d'édification de la nation. Nous avons donc beaucoup de fers au feu.»

PortsToronto welcomed a record 18,461 cruise passengers from 42 vessel calls with greater interest from both Canadian and U.S. tourists, and a strong 2026 outlook.

The Port of Johnstown saw its first shipment of fertilizer delivered from Spain in late November. The delivery is part of V6 Agronomy's plans to improve access to phosphate and fertilizers to the agricultural sector across Canada. A new terminal is in the process of being constructed with the capacity to discharge vessels carrying up to 18,000 tonnes.

"Most of the delivered fertilizer is being sent out to Saskatchewan farmers by train and we hoping to return the railcars filled with Prairie lentils," says Leslie Drynan, the port's general manager.

Otherwise, business has been slower than hoped. "We thought we'd have more traction from shippers looking to avoid U.S. tariffs, but we've learnt that it's difficult to do unless there's the volumes to fill a vessel," Ms. Drynan shares. "However, we're in discussions about various opportunities that include applying for joint partnerships on planned nation-building projects, so there's a lot of irons in the fire."



Moving what Matters

For over 100 years, Oceanex has been providing efficient and reliable intermodal transportation services safely and with environmental leadership. With our fleet of 3 vessels and the largest dedicated fleet of containers and trailers servicing the province of Newfoundland and Labrador, we keep retail shelves stocked and deliver the materials that build and support our communities, keeping the economic engines of the province running.

Full Load

A custom fleet to meet any requirement



LTL

No load is too small for Oceanex



Automotive

Purpose built vessels



International Cargo



Project Cargo

Experienced professionals, dedicated technology



Oceanex Global Logistics



www.oceanex.com



Container traffic at the Port of Montreal remains strong, notably in maritime trade with Europe.

Le trafic conteneurs au port de Montréal reste fort, surtout dans le commerce maritime avec l'Europe.



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.

ST. LAWRENCE PORTS PORTS DU SAINT-LAURENT

PORT DE MONTRÉAL

À la veille du nouvel an, les plus récentes statistiques du port de Montréal indiquent qu'il peinait à égaler les 35,4 millions de tonnes de fret total et le trafic conteneurs de 1,5 million d'EVP réalisés en 2024. Cependant, une dernière poussée n'était pas exclue dans les ultimes mois de 2025.



PORT OF MONTREAL

As the New Year began, latest statistics for the Port of Montreal suggested it was struggling to match 2024 total cargo of 35.4 million tonnes and container throughput of 1.5 million TEUs, though a surge could not be excluded in the last few months of 2025.

Cumulative figures to the end of September showed total traffic down just over 3% at 25.6 million tonnes versus a year-earlier. Container volume of 9.4 million tonnes for the first nine months was also down 2.3%, as was dry bulk.

However, the numbers translated into TEUs were more positive – up 5.4% at 1,173,395 units. And here, outbound TEUs increased 8.2%, likely reflecting, in part, a brisk rise in Canadian export shipments to Europe.

In this connection, in a recent comment to *Maritime Magazine*, Paul Bird, Chief Commercial Officer of the Montreal Port Authority, noted: “The Port of Montreal currently offers four regular, direct maritime services to Northern Europe, providing shippers with reliable and competitive connectivity to this market.”

Meanwhile, the past year has seen the Contrecœur container terminal project promising more than one million TEUs in additional capacity and whose total cost now reportedly approaches \$1.5 billion, move closer to scheduled completion in 2030.

Notably, this past September, Prime Minister Mark Carney announced federal support of the Contrecœur project for the first series of national-building undertakings for fast-track consideration being referred to a newly-created Major Projects Office. This could result in more details emerging sometime in 2026 of a comprehensive private/public financing package.

Also this past September, another important milestone was the announcement of a joint development agreement between the MPA and global logistics giant DP World (future operator of Contrecœur terminal) for the design of the land-based works of the facility on the St. Lawrence River.

For the in-water works, preparatory work began in October through the partnership between the MPA and the CTCGP consortium of Pomerleau-Aecon. Initial work covered site fencing, building access roads and work platforms. In November and December a focus was carrying out earthworks in addition to relocation of soil piles.

PORT OF QUEBEC

At the Port of Quebec, which handled 26.5 million tonnes of cargo in 2024, the first nine months of 2025 painted a mixed but solid picture, with throughput of 18 million tonnes.

The agri-food sector stood out in particular, with an increase of 32.2% compared to 2024, which was already an exceptional year. Commodities such as gypsum and cement also showed growth, while traffic related to jet fuel and certain minerals remained stable. Conversely, volumes associated with the steel industry were down due to the low price of certain commodities.

However, it is refining-related flows that have had the greatest impact on the difference between 2024 and 2025, notably the decline in crude oil imports at the Valero facility due to spring maintenance work. Overall, traffic was down 1.7% compared to the same nine-month period in 2024.

Among important developments in 2025, there was the conclusion of a collaboration agreement with North Sea Port (NSP). This strategic international partnership is designed to promote data exchange, innovative practices and the optimisation of logistics chains between the two ports.

On the commercial front, the Port welcomed a new partner, Parrish & Heimbecker (P&H). Early results were signal-

Selon les données cumulatives à la fin septembre, le trafic total était en baisse d'un peu plus de 3 % par rapport à un an plus tôt, à 25,6 millions de tonnes. Les conteneurs en étaient à 9,4 millions de tonnes, en baisse de 2,3 %, tout comme le vrac sec.

Les résultats sont toutefois plus positifs en termes d'EVP, avec une hausse de 5,4 %, à 1 173 395 unités. La hausse atteint même 8,2 % pour les EVP sortants, sans doute en partie par suite d'une forte augmentation des exportations canadiennes vers l'Europe.

Comme le signalait récemment au *Maritime Magazine* Paul Bird, vice-président exécutif au développement commercial de l'Administration portuaire de Montréal : « 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. »

Par ailleurs, les travaux avancent au terminal à conteneurs de Contrecœur, qui doit être prêt en 2030. Il augmentera de plus de 1 million d'EVP la capacité du port. Son coût total s'élèverait à près de 1,5 milliard de dollars.

Fait à noter, en septembre, le premier ministre Mark Carney a annoncé que Contrecœur fait partie de la première série de projets d'édification nationale mis sur une voie accélérée et soumis au nouveau Bureau des grands projets. Un plan complet de financement privé-public pourrait être mis au point courant 2026.

Autre événement majeur en septembre, un accord de développement conjoint a été conclu entre l'APM et le géant mondial de la logistique DP World (futur exploitant du terminal de Contrecœur). L'accord vise la conception des travaux terrestres du terminal sur la rive du fleuve Saint-Laurent.

Pour les travaux en eau, les préparatifs ont commencé en octobre dans le cadre d'un partenariat entre l'APM et le consortium CTCGP formé par les entreprises Pomerleau et Aecon. Les travaux comprennent la construction de clôtures, de routes d'accès et de plateformes de travail. En novembre et décembre, les efforts portaient sur du terrassement et le déplacement de piles de terre.

PORT DE QUÉBEC

Au port de Québec, qui avait manutentionné 26,5 millions de tonnes de fret en 2024, le bilan des neuf premiers mois de 2025 est mitigé mais néanmoins solide, avec un volume de 18 millions de tonnes.

Le secteur de l'agroalimentaire s'est illustré, avec une augmentation de 32,2 % sur 2024 qui était déjà une année exceptionnelle. Des produits comme le gypse et le ciment ont aussi progressé, alors que le carburant aviation et certains minéraux sont restés stables. Par contre, les volumes liés à l'industrie sidérurgique étaient en baisse par suite du faible prix de certains produits.

C'est toutefois le trafic associé au raffinage qui a le plus déterminé la différence entre 2024 et 2025, notamment la baisse des importations de pétrole brut en raison des travaux d'entretien entrepris au printemps aux installations de Valero. Au total, le trafic était en baisse de 1,7 % par rapport à la même période de neuf mois en 2024.

Parmi les développements importants de 2025, une entente de collaboration a été conclue avec North Sea Port

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.

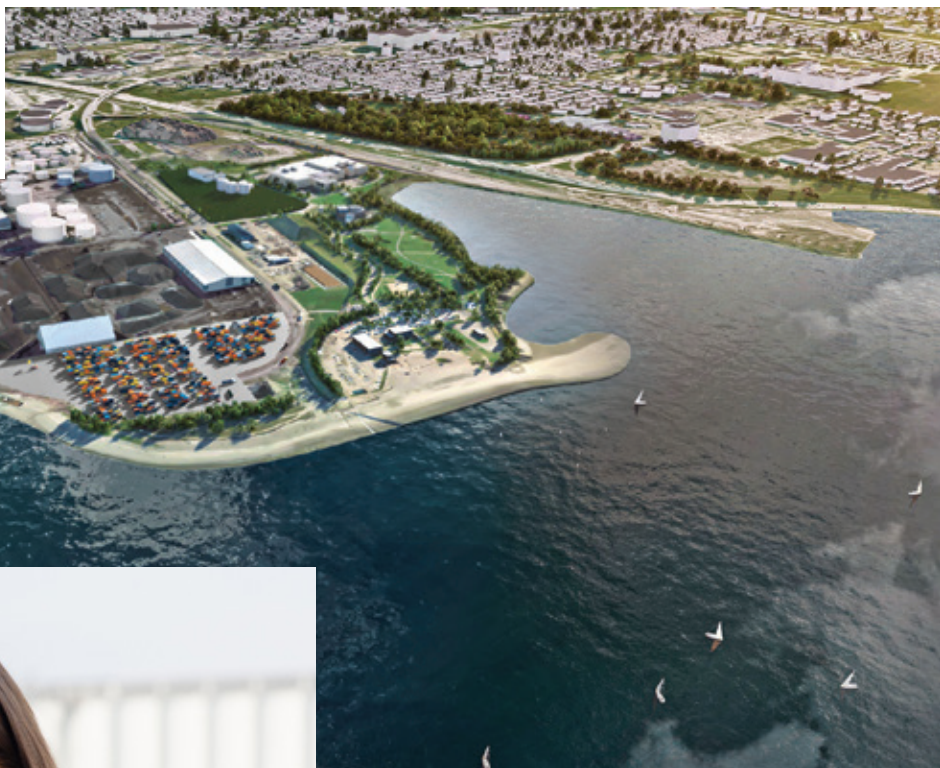
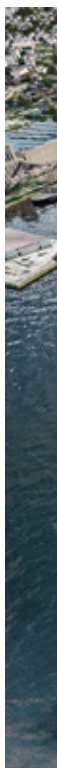
PROJET ►►
D'EXPANSION

PORT  MONTRÉAL
Québec  CIBC  Canada 



The port of Quebec recently unveiled a 10-year \$1.7B infrastructure modernization plan.

Le Port de Québec a récemment dévoilé un plan de modernisation de l'infrastructure de 1,7 milliard de dollars sur 10 ans.



@QSL

Olga Farman

President and CEO
of Québec Port Authority

PDG de l'Administration
portuaire de Québec

@QPAPA

(NSP). Ce partenariat international stratégique vise à promouvoir l'échange de données, les pratiques innovatrices et l'optimisation des chaînes logistiques entre les deux entités.

Sur le plan commercial, le port a accueilli un nouveau partenaire, Parrish & Heimbecker (P&H). Les premières données indiquent une année solide pour les exportations agroalimentaires.

ling a robust year for agri-food exports.

Late November saw the Port of Québec unveil an ambitious infrastructure modernization plan involving \$1.7 billion in estimated investments over 10 years, heralding the beginning of a new era for the logistics and maritime hub.

This major initiative fits within a long-term vision to transform the Port by rebuilding the century-old wharves – an

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.



essential link in the national supply chain – and adapting them to modern climate, technological, and economic realities. Work will be sequenced strategically in order to minimize disruption to neighbouring communities and avoid paralyzing operations or compromising the fluidity of the supply chain.

The plan consists of two phases spread over a decade, each involving multiple projects that will be broken down logically and assessed individually. This will allow work to begin. The procurement for phase 1 of the project will begin in January 2026. Reconstruction work could begin as early as summer 2027.

“By investing \$1.7 billion to update our wharves with modern infrastructures, we are cementing the Port’s strategic role in the national supply chain and working to make Québec City the heart of sustainable logistics on the St. Lawrence,” declared Olga Farman, President & CEO of the Port of Quebec.

Meanwhile, a major item to watch in 2026: any movement forward on a project proposed by QSL for a container terminal that would handle 250,000 containers annually in the Beauport sector of the Port of Quebec. Before setting things into concrete motion, QSL has asked the federal government to favourably respond to a request dating back to 2023 for expanding customs operations at the Port of Quebec – a request that the Port has supported.

En novembre, l’Administration portuaire a dévoilé un ambitieux plan de modernisation de ses infrastructures, un investissement évalué à 1,7 milliard de dollars sur 10 ans, qui marque le début d’une nouvelle ère pour la plateforme logistique et maritime.

Cette initiative d’envergure s’inscrit dans une vision à long terme de transformation du port, visant à reconstruire des quais centenaires essentiels à la chaîne d’approvisionnement nationale, tout en les adaptant aux réalités climatiques, technologiques et économique d’aujourd’hui. Le plan, conçu dans un esprit de séquençage stratégique, permettra d’assurer la continuité des activités sans paralyser les opérations et sans compromettre la fluidité de la chaîne d’approvisionnement.

Réparti en deux grandes phases de travaux étalés sur une décennie, ce plan comportera plusieurs projets, chacun découpé logiquement et évalué individuellement. Les travaux pourront commencer sur cette base. Le processus d’approvisionnement de la phase 1 du projet débutera en janvier 2026. Les travaux de reconstruction pourraient être entamés dès l’été 2027.

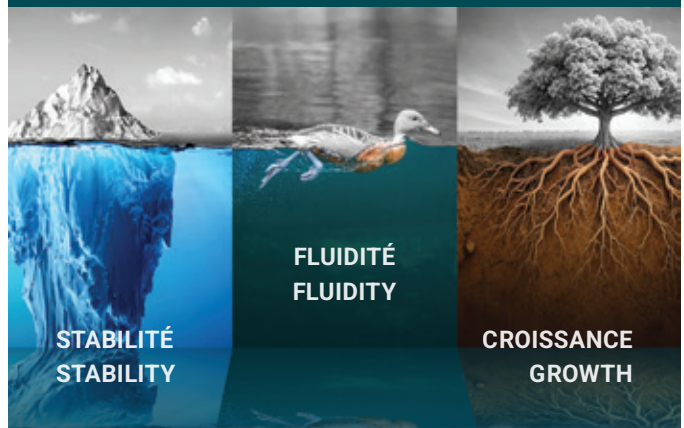
«En proposant un plan de 1,7 milliard de dollars pour moderniser nos quais en infrastructures portuaires de nouvelle génération, nous confirmons le rôle stratégique du Port dans la chaîne d’approvisionnement nationale et voulons propulser Québec au cœur de la logistique durable du Saint-Laurent», a déclaré Olga Farman, PDG du Port de Québec.

En 2026, il faudra voir s’il y a des avancées dans le projet de terminal à conteneurs proposé par QSL. Le terminal du secteur Beauport du port de Québec pourrait manutentionner 250 000 conteneurs par année. Avant de concrétiser, QSL a demandé au gouvernement fédéral d’accepter une demande formulée déjà en 2023, d’étendre les opérations douanières au port de Québec. L’Administration portuaire a appuyé la demande.

INVISIBLE, MAIS INDISPENSABLE, LA LOGISTIQUE SOUTIEN VOTRE QUOTIDIEN.



Découvrez comment nous
orchestrons l’invisible.



INVISIBLE, BUT ESSENTIAL, LOGISTICS SUPPORTS YOUR DAILY LIFE.



Discover how we orchestrate
the invisible.





The biggest transformation project in its history is well underway at the Port of Trois-Rivières.

Le plus grand projet de transformation de l'histoire du port de Trois-Rivières est bien entamé.

@TRPA

Anick Métivier

President and CEO,
Trois-Rivières Port Authority

PDG de l'Administration portuaire
de Trois-Rivières



@TRPA

PORT OF TROIS-RIVIÈRES

In 2025, the Port of Trois-Rivières continued its transformation with the largest project in its history: reconstruction of Pier 17, construction of Pier 16 and development of adjacent terminals. This \$312 million investment benefits

PORT DE TROIS-RIVIÈRES

En 2025, le Port de Trois-Rivières a continué sa transformation avec le plus grand projet de son histoire : la reconstruction du quai 17, la construction d'un nouveau quai 16 et l'aménagement de terminaux adjacents. Cet investissement de 312 millions de dollars

ENVIRONMENTAL SPECIALISTS



Urgence Marine Environment

Call : 514 640-3138

IMMEDIATE RESPONSE 24/7

**Providing planned maintenance
& emergency environmental services**

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

for over 35 years!

www.ume-qc.com



PORT
SEPT-ÎLES

PORTSI.COM

LE PLUS IMPORTANT PORT MINÉRALIER EN AMÉRIQUE DU NORD

/ THE LARGEST IRON ORE HANDLING PORT
IN NORTH AMERICA



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

Ranked 2nd in Canada for its volume of activity

Au service de la plus grande aluminerie des Amériques

Serves the largest aluminum smelter in the Americas

**Infrastructure de classe mondiale pour l'industrie du fer ayant la plus grande
capacité de chargement en Amérique du Nord**

*State-of-the-art infrastructure for the iron ore industry with the largest
loading capacity in North America*

bénéficie non seulement de la contribution de l'Administration portuaire, mais aussi de l'appui des gouvernements du Canada et du Québec ainsi que des partenaires utilisateurs du port Alcoa et G3.

Les travaux aboutiront à un terminal céréalier complètement repensé. Le remblaiement du bassin ajoutera 17 000 m² d'aire d'entreposage. Le matériel de manutention d'oxyde d'aluminium et de coke calciné d'Alcoa sera modernisé.

Selon les données préliminaires de 2025, le port a manutentionné 2,4 millions de tonnes de fret, dont 69 % de vrac solide, 9 % de vrac liquide et 22 % de marchandises générales. La diminution temporaire du trafic découlant des travaux majeurs entrepris a réduit le tonnage, surtout dans le secteur des céréales.

L'automne dernier, Gaétan Boivin a cédé la direction du port, partant à la retraite après 19 ans de service. Anick Métivier est devenu le nouveau PDG. Il était entré à l'Administration portuaire de Trois-Rivières en 2021 en tant que vice-président, Développement stratégique.

En 2026, M. Métivier insiste qu'il s'efforcera en particulier d'assurer la fluidité des opérations et de minimiser l'impact sur la communauté tandis que l'historique projet d'infrastructure est mené à bien. « Notre succès collectif sera fonction de l'engagement concret et de la forte synergie avec nos partenaires, dit-il. Nous avons bâti de solides relations avec nos utilisateurs ainsi qu'une collaboration ville-port unique et durable. Je compte bien aider à faire du port de Trois-Rivières le symbole d'une ville portuaire en plein essor. »

not only from port authority's contribution, but also from the support of the governments of Canada and Quebec, as well as cargo-handling partners Alcoa and G3.

This work will create a completely redesigned grain terminal. The filling of the basin will add 17,000 m² of storage space, while Alcoa's alumina and calcined coke handling equipment will be modernized.

According to preliminary statistics for 2025, the Port handled 2.4 million tonnes of cargo, comprising 69% solid bulk, 9% liquid bulk and 22% general cargo. The temporary decrease in traffic stemming from major work in progress has affected tonnage, mainly in the grain sector.

This past fall, Gaétan Boivin stepped down from the helm of the port after 19 years to begin his retirement. Anick Métivier, who joined the TRPA in 2021 as Vice President, Strategic Development, was appointed as the new CEO.

In 2026, Mr. Métivier stresses he will pay special attention to ensuring smooth operations and minimize the impact on the community while completing the historic infrastructure project. "Our collective success will depend on concrete commitment and strong synergy with our partners. We have built solid relationships with our users and a unique and lasting city-port collaboration. I look forward to helping make the Port of Trois-Rivières the symbol of a thriving port city."





Cargo volume has continued to grow strongly at the Port of Sept-Îles and is on track to exceed 40 million tonnes.

Le volume de fret a de nouveau augmenté fortement au port de Sept-Îles. Il est en voie de surpasser les 40 millions de tonnes.

@SIPA



A highlight of 2025 was the inauguration of the Mishtanapeu Atshapi Pavilion.

L'inauguration du pavillon Mishtanapeu Atshapi a été un moment fort de 2025.

Alexandra Chouinard

New President and CEO,
Port of Sept-Îles

Nouvelle PDG
du Port de Sept-Îles



@SIPA

PORT OF SEPT-ÎLES

The year 2025 will be remembered in the history of the Port of Sept-Îles as a pivotal moment, marked by a major leadership transition. After 24 years at the helm of the organization, Pierre D. Gagnon passed the torch to Alexandra Chouinard, who was appointed President and Chief Executive Officer. Recognized as the youngest leader in the Canadian maritime industry, she ushers in a new chapter focused on market diversification, infrastructure modernization, sustainable development, and the enhancement of human capital.

This transition was accompanied by strong and structuring initiatives. In September, the Port inaugurated the Mishtanapeu Atshapi Pavilion, the result of a co-creation process initiated in 2022 with Innu Takuaikan Uashat mak Mani-utenam and the City of Sept-Îles. Far more than a simple

PORT DE SEPT-ÎLES

L'année 2025 restera gravée dans l'histoire du Port de Sept-Îles comme un moment charnière, marqué par un changement de leadership majeur. Après 24 ans à la tête de l'organisation, Pierre D. Gagnon a passé le flambeau à Alexandra Chouinard, qui a été nommée présidente-directrice générale. Consacrée la plus jeune dirigeante de l'industrie maritime canadienne, elle amorce une nouvelle ère axée sur la diversification des marchés, la modernisation des infrastructures, le développement durable et la valorisation du capital humain.

Cette transition s'est accompagnée de gestes forts et structurants. En septembre, le Port a inauguré le pavillon Mishtanapeu Atshapi, fruit d'un processus de cocréation amorcé en 2022 avec Innu Takuaikan Uashat mak Mani-utenam et la Ville de Sept-Îles. Bien plus qu'un simple lieu d'accueil, ce



165^e
anniversaire



20^e
anniversaire



cpbsl.ca
sim-pilot.com



GARDIENS DU FLEUVE SAINT-LAURENT

Sur l'un des cours d'eau les plus redoutables au monde, les pilotes de la **Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent (CPBSL)** veillent à la sécurité de la navigation. Grâce à leur expertise, ces professionnels gouvernent chaque année des milliers de navires sur le fleuve Saint-Laurent et le Saguenay, naviguant dans toutes les conditions de visibilité et de température, à travers glaces, courants et fortes marées.

Le maintien d'un haut niveau de compétence des pilotes est un enjeu important pour la CPBSL. Pour ce faire, ces derniers maintiennent et enrichissent leur savoir-faire avec le soutien de leur **Centre de simulation et d'expertise maritime (CSEM)** et partagent l'expertise acquise avec les autres pilotes et professionnels du domaine maritime. Ils incarnent l'excellence maritime québécoise. Leur mission ? Assurer la fluidité du commerce tout en protégeant l'environnement et les communautés riveraines.

NAVIGUER SUR LE SAINT-LAURENT, C'EST UN ART ET CES PILOTES EN SONT LES ARTISTES !

L'équipe du CSEM



DE HAUT EN BAS-DE GAUCHE À DROITE :

SIMON RIVARD – FORMATEUR
SAMUEL GARIÉPY – ARTISTE 3D
MARIE-EVE LESSARD – FORMATRICE
BILEL BAKARI – GÉOMATICIEN
DANIEL HRISCAN – OPÉRATEUR
PAUL RACICOT – DIRECTEUR
GABRIELLE BERNATCHEZ – ADJOINTE ADMINISTRATIVE

pavillon est une vitrine culturelle, un espace de rassemblement et un symbole de reconnaissance du territoire innu. L'inauguration a également été marquée par une première historique : la reconnaissance officielle du territoire, le *Nitassinan*, sur lequel est implanté le Port.

Parallèlement, l'année 2025 a vu la poursuite de la modernisation du terminal Mgr-Blanche, un projet de 36 millions de dollars mené en partenariat avec les gouvernements du Québec et du Canada. Ces travaux visent à assurer l'efficacité et la résilience des installations face aux changements climatiques, tout en garantissant la pérennité des services essentiels liés aux opérations portuaires. Le chantier se poursuivra jusqu'à l'été 2026.

Fidèle à ses engagements en matière de transparence et de concertation, le Port de Sept-Îles a également lancé son tout premier comité citoyen, créant ainsi un espace de dialogue avec les citoyens et intégrant leurs préoccupations aux projets portuaires.

Porté par *Vision 2035*, le Port de Sept-Îles aborde 2026 en prévoyant un nouveau volume record de plus de 40 millions de tonnes par rapport à 38,5 millions de tonnes en 2024.

PORT OF SAGUENAY

Le Port de Saguenay rapporte qu'il a connu une excellente année en 2025, notamment avec le volume de cargaisons transbordées et l'accélération de ses grands projets d'infrastructure.

Quelque 1,2 million de tonnes de vrac sec, vrac liquide et marchandises générales sont passées par le port dans la dernière année, égalant le record établi en 2021. En plus des importants volumes de sel de déglacage et de granules de bois destinés à l'Europe, le port de Saguenay a été le théâtre de plusieurs grandes opérations de transbordement de vrac solide, par exemple de minerai de fer et d'oxyde de fer, tout au long de l'année.

Grâce à son ample capacité de stockage extérieur, le port de Saguenay a aussi fait office de plaque tournante pour des composants d'éoliennes de grands projets au Québec, ainsi que de site de réception et de stockage de modules, pièces et grands équipements de divers clients industriels.

La situation du port sur le corridor logistique du nord-est du Canada a été renforcée en novembre avec l'annonce d'un investissement de plus de 57 millions de dollars du gouvernement du Canada visant l'ajout d'un poste à quai. Le gouvernement du Québec a déjà confirmé un investissement de 20 millions de dollars dans le projet. Le tout fait partie de la mise en service d'un convoyeur électrique multiusager pour vrac solide qui est en voie de construction.



The Port of Saguenay is a growing hub for equipment, wind components and other project cargo.

Le port de Saguenay joue un rôle croissant de plaque tournante pour l'équipement, les composants d'éoliennes et autres cargaisons spéciales.

@SIPA

welcoming facility, the pavilion serves as a cultural showcase, a gathering space, and a symbol of recognition of the Innu territory. The inauguration was also marked by a historic first: the official recognition of the territory, *Nitassinan*, on which the Port is located.

At the same time, 2025 saw the continuation of the modernization of the Mgr-Blanche Terminal, a \$36 million project carried out in partnership with the governments of Quebec and Canada. This work aims to ensure the efficiency and resilience of the facilities in the face of climate change, while safeguarding the long-term sustainability of essential services related to port operations. Construction will continue through the summer of 2026.

Remaining true to its commitments to transparency and collaboration, the Port of Sept-Îles also launched its very first citizen committee, creating a space for dialogue with residents and integrating community concerns into port projects.

Guided by *Vision 2035*, the Port of Sept-Îles entered 2026 on track of reaching a new record volume of more than 40 million tonnes after handling 38.5 million tonnes in 2024.

PORT OF SAGUENAY

The Port of Saguenay reports it had an excellent year in 2025, highlighted by the volume of transhipped cargo volumes and the acceleration of its major infrastructure projects.

Some 1.2 million tonnes of dry bulk, liquid bulk and various general cargoes passed through the port over the past year, matching the record set in 2021. In addition to significant volumes of de-icing salt and wood pellets destined for Europe, the Port of Saguenay was at the heart of several major transshipment operations involving solid bulk such as ore and iron oxide throughout the year.

Thanks to its large outdoor storage capacity, the Port of Saguenay also served as a hub for receiving wind turbine components for major Quebec projects and as a reception and storage site for modules, parts and other large equipment for several industrial customers.

The port's position as a logistics corridor in northeastern Canada was reinforced last November with the announcement of a more

than \$57 million investment by the Government of Canada to support the addition of a berth at the marine terminal, a project in which the Government of Quebec has already confirmed a \$20 million investment. This project is part of the commissioning of the multi-user electric conveyor system for solid bulk, currently under construction.





Seaway cargo stable to end-November 2025

Volume stable sur la Voie maritime à la fin novembre 2025

À la fin novembre, le volume cumulé de fret sur la Voie maritime s'élevait à 32,6 millions de tonnes, soit légèrement moins qu'au même moment en 2024.

Les expéditions de céréales, en hausse de 10,4 % à 10,8 millions de tonnes pour la période, ont été le point fort de l'activité maritime sur la voie navigable binationale en 2025.

Le vrac sec et le vrac liquide ont aussi augmenté. Ont par contre baissé le charbon, de 17 % à 1,36 million de tonnes, le minerai de fer, de 3,7 % à 4,5 millions de tonnes, et les marchandises générales, de 28,5 % à 2 millions de tonnes. La baisse des marchandises générales est largement attribuable aux droits de douane élevés que le président américain Donald Trump a imposés sur les importations d'acier.

Au total en 2024, le volume sur la Voie maritime du Saint-Laurent avait atteint 37 millions de tonnes. 

Source :
Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent

Cumulative cargo on the St. Lawrence Seaway to the end of November totalled 32.6 million tonnes, just slightly below throughput for the same period in the 2024 navigation season.

Up by 10.4%, grain shipments for the period of 10.8 million tonnes have been the highlight of 2025 shipping activity on the bi-national waterway.

Dry bulk and liquid bulk volume was also up, while coal was down 17% at 1.36 million tonnes, iron ore was down 3.7% at 4.5 million tonnes and general cargo declined by 28.5% to 2 million tonnes. The latter largely reflected the impact of the steep tariffs by U.S. President Trump on steel imports.

In 2024, total traffic on the St. Lawrence Seaway amounted to 37 million tonnes. 

Source:
St. Lawrence Seaway Management Corporation



**U.S. Great Lakes ports
navigating choppy times
under tariff environment**

**Les ports américains
font face au gros temps
causé par les tarifs douaniers**



The Liberia-flagged *Asian Spirit* frequently visits the Great Lakes, transporting massive wind turbine components from overseas.

L'*Asian Spirit*, battant pavillon libérien, vient souvent dans les Grands Lacs chargé d'énormes composants d'éoliennes venant d'outre-mer.

Julie Gedeon

Tariffs on key commodities handled by ports along the U.S. Great Lakes caused major challenges in 2025 but were offset in some cases – although not all – by other strong performances. The determination to bolster international container shipments binationally throughout the Great Lakes-Seaway corridor is steadfast despite trade uncertainties.

At the Port of Cleveland, general cargo will likely be 20%-25% lower in 2025 in large part due to US tariffs on steel. The port handles steel for various high-grade products used in making automobile parts, battery casings, appliance components, and food tins. "Tariffs have definitely had an effect, but we hope to rebound in 2026 with the Trump administration adjusting some tariffs already and working on new trade deals," says David Gutheil, the port's chief operating officer.

Les tarifs douaniers sur des produits clés passant par les ports américains des Grands Lacs ont causé de grandes difficultés en 2025. Elles ont été compensées dans certains cas, mais pas tous, par de bons résultats dans d'autres domaines. Les efforts binationaux déployés pour augmenter les expéditions internationales de conteneurs dans le corridor Grands Lacs-Voie maritime se poursuivent malgré les incertitudes liées aux politiques sur le commerce.

Au port de Cleveland, le volume de marchandises générales sera sans doute 20 à 25 % plus bas en 2025, en raison surtout des tarifs douaniers américains sur l'acier. Le port manutentionne de l'acier pour divers produits à grande valeur ajoutée utilisés dans la fabrication de pièces automobiles, de boîtiers de batteries, de composants d'électroménagers et de boîtes de conserve. « Les tarifs douaniers ont assurément eu un effet, mais nous espérons une relance en 2026, dit David Gutheil, chef de l'exploitation du port. L'administration Trump ajuste déjà certains tarifs et travaille à de nouveaux accords commerciaux. »

@DAVID SCHAUER



David S. Gutheil

Chief Operating Officer
Port of Cleveland

Chef de l'exploitation
Port of Cleveland

Mr. Gutheil suggests tariffs have exacerbated a problem that had already existed in the Great Lakes supply chain. "The system was handling 80 million (short) tons of cargo in the 1970s, as compared to 37.6 million last year," he notes. "Something has to change for the system as a whole to grow."

With the hope of tariffs adjusting and stabilizing enough for cargo levels to renormalize in the months ahead, Mr. Gutheil says it's time to take a hard look at the system's seasonality, as well as cost competitiveness as compared with coastal U.S. and Canadian ports.

Tariffs significantly increased the use of the port's foreign trade zone (FTZ) that requires the going tariff rate at the time of a commodity's entry into a FTZ to be paid upon a good's removal. "With some tariffs now decreasing, we're seeing goods move into bonded warehousing instead where the rate in effect at the time of removal applies," Mr. Gutheil says. "And we're definitely seeing cargo stored for longer periods of time."

Selon M. Gutheil, les tarifs ont exacerbé un problème qui existait déjà dans la chaîne d'approvisionnement des Grands Lacs. « Le réseau était à 80 millions de tonnes (courtes) dans les années 1970, contre 37,6 millions l'année passée, dit-il. Il faut que quelque chose change pour que l'ensemble du réseau progresse. »

En espérant que les tarifs soient ajustés et stabilisés suffisamment pour que les volumes de fret reviennent à la normale dans les mois à venir, M. Gutheil soutient qu'il est temps d'examiner sérieusement le caractère saisonnier du réseau ainsi que sa compétitivité économique en comparaison des ports côtiers américains et canadiens.

Les tarifs douaniers ont fortement accru l'utilisation de la zone franche du port. Les marchandises qui en sortent sont soumises au tarif qui était en vigueur lors de leur entrée. « Comme certains tarifs sont maintenant en baisse, nous voyons des biens envoyés plutôt en entrepôt de douane, où le tarif applicable est celui qui est en vigueur lors de leur sortie, dit M. Gutheil. Et nous voyons certainement du fret entreposé pendant de plus longues périodes. »



The Little Port That Can.

PORTOFMONROE.COM





**YOUR MARINE
CARRIER OF CHOICE.™**

Moving What Matters to **Support What's Next.**

From steel and cement to grain and petroleum, Algoma delivers the cargo that propels North America's economy.

Our diversified fleet of dry and liquid bulk carriers provides safe, reliable, and efficient marine transportation across the Great Lakes-St. Lawrence Seaway and Atlantic Canada, bolstering supply chain resilience, keeping commerce moving, and supporting vital industries so they can provide critical raw materials at home and for export to global markets.



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



@algomacentral

Photo taken by Kelly Noseworthy, HOPA Ports

LOOKING AT POTENTIAL CONTAINER FEEDER SERVICES

Cleveland, along with the Port of Duluth, have been the only two Great Lakes ports with U.S. Customs and Border Patrol (CBP) services for screening and scanning international containers to date. It's been challenging to increase the business with transatlantic container rates dropping, making other commodities more profitable for shipping lines to transport.

"We are working both on a more robust direct service between Europe and the Great Lakes for certain breakbulk commodities, as well as potential container feeder services with the Canadian ports of Montreal, Halifax and Saint John's," Mr. Gutheil says.

"If we can establish a feeder service that involves other U.S. Great Lakes ports, as well as, for example, the Port of Hamilton, it makes the weekly service that customers want more feasible."

At the Port of Monroe, the year started out with significant uncertainties as to how commodities would fare with impending tariffs. "We're holding our own, but there's been no shortage of cargo-related challenges," relates Capt. Paul C. LaMarre III, the port's director.

Limestone and coal shipments remained stable, while the local coal plant's byproducts of bottom ash and especially synthetic gypsum – both used in construction – have been in high demand. "We've had our strongest year on record – basically doubling our shipments of gypsum – with more of it being transported by water to Quebec, Ontario, as well as into Alpena, Michigan, and Chicago," Capt. LaMarre says.

Gregg M. Ward, the port's international trade specialist, collaborated with the port's administration to repurpose the Detroit Windsor truck ferry service he owned until its April 2023 closure. The service has been invaluable in handling a surge in large project cargo, according to Capt. LaMarre.

"By the time the current datacentre project just outside Toronto is completed, we'll have moved upwards of 50 oversized components between Monroe and Hamilton, Ontario, with McKeil Marine's roll-on roll-off service," Capt. LaMarre says. "We're now looking at obtaining some funds through the Michigan Maritime Infrastructure Grant Program to build a ro-ro platform to better accommodate these operations."

BIG CONTAINER-RELATED PROJECT AT PORT OF MONROE

The port's biggest news relates to a project more than a decade in the making. By Q2-2026, the port expects to have its new container terminal named Michigan's Maritime Gateway operating with CBP in place to process inbound and outgoing containerized and/or crated cargo. "This \$14-million project is the biggest investment since the port's 1932 inception," Capt. LaMarre shares.

SERVICES D'APPORT DE CONTENEURS EN VUE

Jusqu'à présent, Cleveland et Duluth étaient les seuls deux ports des Grands Lacs ayant des services de contrôle et de scannage des conteneurs internationaux des douanes américaines (U.S. Customs and Border Patrol, CBP). Il a été difficile d'augmenter le volume alors que les tarifs conteneurs étaient en baisse, faisant que d'autres transports étaient plus rentables pour les compagnies maritimes.

« Nous travaillons à la fois pour arriver à un service direct plus robuste pour certaines marchandises générales entre l'Europe et les Grands Lacs, et sur d'éventuels services d'apport de conteneurs avec les ports canadiens de Montréal, Halifax et St. John's, dit M. Gutheil.

« Si nous pouvons mettre sur pied un service d'apport avec d'autres ports américains des Grands Lacs ainsi que, par exemple, le port de Hamilton, le service hebdomadaire que les clients souhaitent deviendra plus faisable. »

Au port de Monroe, l'année a commencé avec de grandes incertitudes quant à l'effet des tarifs douaniers annoncés sur différentes marchandises. « Nous tenons bon, mais il ne manque pas de difficultés pour le fret », dit le capt Paul C. LaMarre III, le directeur du port.

Les expéditions de calcaire et de charbon sont restées stables. Les sous-produits de la centrale au charbon locale, cendre résiduelle et surtout gypse synthétique – tous deux utilisés en construction –, ont été en forte demande. « Nous avons eu notre meilleure année de tous les temps, doublant essentiellement nos expéditions de gypse, dont une part croissante transportée sur l'eau au Québec, en Ontario et à Alpena (Michigan) et Chicago », précise le capt LaMarre.

Gregg M. Ward, le spécialiste du commerce international du port, a collaboré avec l'administration portuaire pour réaffecter le service de traversier pour camions Detroit-Windsor dont il était propriétaire jusqu'à sa fermeture en avril 2023. Le service a joué un rôle inestimable dans la forte montée des grandes cargaisons spéciales, d'après le capt LaMarre.

« D'ici à ce que le projet de centre de données près de Toronto soit achevé, nous aurons déplacé plus de 50 composants surdimensionnés entre Monroe et Hamilton (Ontario), avec le service roulier de McKeil Marine, dit-il. Nous cherchons maintenant à obtenir des fonds du programme de subventions pour l'infrastructure maritime du Michigan, afin de construire une plateforme roulière qui faciliterait ces opérations. »

GRAND PROJET POUR LES CONTENEURS AU PORT DE MONROE

La plus grande nouvelle du port concerne un projet qui mijote depuis plus d'une décennie. D'ici le deuxième trimestre de 2026, le Port prévoit que son nouveau terminal à conteneurs, appelé Michigan's Maritime Gateway, sera en exploitation avec la CBP sur place pour inspecter le fret entrant et sortant en conteneurs ou en caisses. « Ce projet de 14 millions de dollars est le plus grand investissement depuis l'ouverture du port en 1932 », note le capt LaMarre.

EUROPE - GREAT LAKES SERVICE



**Connecting the
Baltic, Continent
and Mediterreanean
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





@PORT OF MONROE



Capt. Paul LaMarre

Port of Monroe Director

Directeur du Port de Monroe

Although enthused, he's keeping expectations realistic. "We see next year as the start of a transition for our port that focuses less on bulk and more on containerized and/or crated cargo, as well as project cargo, as we prioritize value over volume."

With the container terminal's progress well advanced, CBP recently agreed to handle a Spliethoff vessel arriving fully loaded with crated cargo from Europe for General Motors. "The new CBP terminal expands Spliethoff's Great Lakes ca-

Project cargo is a strong feature of shipments through the Port of Monroe which is notably expecting to have a new container terminal operational in mid-2026.

Les cargaisons spéciales constituent une part importante de l'activité au port de Monroe, qui par ailleurs prévoit l'entrée en service d'un nouveau terminal à conteneurs à la mi-2026.

Bien qu'enthousiaste, il tempère les attentes : « Nous considérons l'année prochaine comme le début d'une transition pour notre port, visant moins le vrac et davantage le fret en conteneurs ou en caisses, ainsi que les cargaisons spéciales. Nous priorisons la valeur plutôt que le volume. »

Le projet de terminal à conteneurs est bien avancé, et la CBP a récemment accepté d'inspecter un navire Spliethoff arrivant d'Europe chargé de fret en caisses destiné à General Motors. « Le nouveau terminal CBP augmente les capacités

de Spliethoff sur les Grands Lacs, explique le capt LaMarre. Et nous espérons que d'autres ports participeront à un service conteneurs s'étendant sur l'ensemble des Grands Lacs.»

Les difficultés de l'année au port de Monroe découlent directement de la situation commerciale tendue entre le Canada et les États-Unis. «Jusqu'à cette saison, le port de Monroe était la plaque tournante régionale de Stelco pour l'industrie automobile, dit le capt LaMarre. Il y avait deux à quatre navires McKeil par mois, mais c'est maintenant zéro. Le port de Monroe a aussi un des quatre fabricants américains de mâts d'éoliennes, mais le matériel d'éoliennes qui était une source de base de cargaisons spéciales a aussi disparu.»

Il prévoit que le vrac, tel que minerai de fer, pierres et céramiques, restera solide, mais il note l'incertitude des partenariats commerciaux qui dernièrement évoluent presque de jour en jour. «La politique commerciale devrait être stratégique, non sporadique, insiste-t-il. Le caractère binational et l'harmonie qui définissent nos voies navigables communes devraient être considérés en fonction du fait que nous franchissons nos frontières plusieurs fois en naviguant dans le réseau. Et nous pouvons tous réussir uniquement si nous parvenons à offrir la fiabilité d'un réseau binational fort et harmonieux.»

BURNS HARBOR: PRÉPARATIFS MULTIMODAUX

Aux ports d'Indiana-Burns Harbor, les cargaisons spéciales ont augmenté de 700 % par rapport à 2024. Il y a eu beaucoup plus de composants pour centres de données, de pales d'éoliennes et de génératrices, ainsi que de grands transformateurs partis pour être reconditionnés et qui seront ensuite retournés.

L'Indiana compte pour 26 % de la production américaine d'acier brut, surtout dans le nord-ouest de l'État, près du port. «Nous avons aussi des locataires qui ajoutent de la valeur à l'acier par le décapage pour éliminer des impuretés et par des services de coupe à longueur et de refendage, dit le directeur du port, Ryan McCoy. Les produits sont ensuite transportés par bateau ou par train.»

M. McCoy croit que ce sera une année sans perte ni profit, avec les tarifs douaniers : «Nous avons bien commencé l'année, mais les importations d'acier ont baissé quand les tarifs ont commencé. Il reste que nous avons eu une augmentation de 3 % des expéditions ferroviaires en novembre, grâce aux expéditions intérieures.»

L'élévateur à grain que Cargill avait cessé d'exploiter au port en mars 2023 sera remis en service. La société Louis Dreyfus effectue d'importants investissements pour rétablir la fiabilité de l'installation avant de recommencer à l'utiliser en 2026.

M. McCoy considère que 2025 a mis en lumière la nécessité de bonnes communications avec les utilisateurs du port afin de déterminer les importations et exportations à prévoir en fonction des fluctuations des prix. «Nous avons investi dans notre port, en lui voyant un avenir brillant. Et nous ne cesserons pas de chercher du fret et des projets qui continueront de le développer et d'aider notre communauté.»

pabilities,” Capt. LaMarre says. “And we’re hoping other ports become a part of a container line operating throughout the Great Lakes system.”

The year’s challenges at the Port of Monroe stemmed directly from the tense trade situation between Canada and the United States. “Until this season, the Port of Monroe was Stelco’s regional distribution hub for the automotive industry, handling two to four McKeil vessels monthly, but that’s gone to zero,” Capt. LaMarre says. “The Port of Monroe also has one of only four U.S. wind tower manufacturers but wind-power equipment – which had been a staple project cargo – has also dropped off entirely.”

While he anticipates that bulk commodities, such as iron ore, stone and grain, will remain strong, he also relates the uncertainty of trade partnerships that evolve almost daily as of late. “Trade policy needs to be strategic – not sporadic – and the binational nature and harmony that defines our shared waterways must be uniquely considered based on the reality of having to work across our borders numerous times in navigating this system,” he emphasizes. “And we can only all be successful if we can offer the reliability that comes from a strong and harmonious binational system.”

BURNS HARBOR: MULTIMODAL PREPARATION

At Ports of Indiana-Burns Harbor, project cargo is up a whopping 700% over 2024 with the port handling significantly more datacentre components, windmill blades and generators, as well as large transformers that are sent out to be refurbished and later returned.

Indiana accounts for 26% of total U.S. raw steel production, with most of it done in the state’s northwest region near the port. “We also have tenants who add value to steel through pickling to remove impurities and cut-to-length and/or slitting services before those products are transported by vessels or rail,” says Ryan McCoy, the port’s director.

Mr. McCoy guesstimates a break-even year under tariffs. “We started the year off strong, but steel imports dropped off when tariffs started,” he explains, “but we’ve seen a 3% increase in November rail movements tied to higher domestic shipments.”

The grain elevator that Cargill ceased to operate at the port in March 2023 is back in business. A request for plan has resulted in the Louis Dreyfus Company making significant investments to reestablish the facility’s reliability before resuming its use in 2026.

Mr. McCoy says 2025 emphasized the need to be in close contact with port users to determine anticipated imports and exports based on fluctuating prices. “We’ve also invested in our port having a bright future and won’t stop looking for cargo and projects that further develop our port and support our community.”

Ports of Indiana-Burns Harbor is making a transitional resurgence by putting US\$77 million into a multimodal expansion. “We haven’t seen this level of investment since the port started to be built in the mid-1960s,” Mr. McCoy notes.



Ports of Indiana-Burns Harbor is undertaking the biggest multimodal expansion in decades.

Le port d'Indiana-Burns Harbor connaîtra sa plus grande expansion multimodale depuis des décennies.

@PORTS OF INDIANA



@MPA

Ryan McCoy

Port Director
of Indiana-Burns Harbor

Directeur du port
d'Indiana-Burns Harbor

The project will establish the first international sea cargo container terminal on Lake Michigan. Just 18 miles (nearly 29 kilometres) from Chicago, Ports of Indiana-Burns Harbor will be the only all-water container route for ocean vessels to serve this metropolitan area that handles the equivalent of 16.3 million TEUs annually.

“We’re offering an all-water route to the Midwest from Europe and the rest of the world,” Mr. McCoy says. “We could also do transloading with East Coast facilities.”

CBP has approved the port’s plan that included recently obtaining funds to upgrade security facilities to meet CBP’s requirements. “We already had a lot of the necessary infrastructure and expect our first export container shipments in 2026,”

Le port d'Indiana-Burns Harbor bénéficiera d'un investissement de 77 millions de dollars dans une expansion multimodale. « Nous n'avons pas vu un investissement de ce niveau depuis le début de la construction du port au milieu des années 1960 », fait remarquer M. McCoy.

Le projet créera le premier terminal à conteneurs pour le trafic maritime international sur le lac Michigan. À 18 milles (29 km) à peine de Chicago, le port de Burns Harbor sera seul à donner aux navires océaniques transportant des conteneurs l'accès à ce centre métropolitain qui représente l'équivalent de 16,3 millions d'EVP par année.

« Nous offrons une route entièrement maritime jusqu'au Midwest à partir de l'Europe et du monde entier, dit M. McCoy. Nous pourrions aussi faire du transbordement pour la côte Est. »

La CBP a approuvé le projet du port qui prévoit depuis peu d'obtenir des fonds afin d'améliorer les installations servant à la sécurité pour répondre aux besoins de la CBP. « Nous avons déjà une bonne part de l'infrastructure nécessaire, et attendons nos premières expéditions de conteneurs d'exportation »

en 2026, dit M. McCoy. Nous recevons beaucoup de marques d'intérêt au sujet des possibilités que crée le projet et de son délai de réalisation, parce que la COVID et d'autres perturbations de la chaîne d'approvisionnement ont démontré la nécessité de disposer d'options dans le réseau.»

Un nouveau quai et de nouvelles voies de triage ferroviaire ont donné au port la capacité de gérer simultanément plusieurs trains de grande longueur. En effectuant lui-même l'aiguillage, Burns Harbor manipule quelque 11 000 wagons par année. « Nous avons aussi construit un nouveau pont, en partenariat avec le département des Transports de l'Indiana, pour permettre la circulation à deux voies pour entrer au port et en sortir », ajoute M. McCoy.

Le port a investi 10 millions de dollars pour construire un entrepôt de vrac de 84 000 pi² – le premier en 25 ans – et une aire de dépôt de 1,65 acre (0,66 hectare) pour le poste 2 du port, qu'un concessionnaire utilisera à partir de 2026.

DULUTH-SUPERIOR ABSORBE DES BAISSSES

Au port de Duluth-Superior, par suite des tarifs douaniers, les volumes de fret ressortaient à 18,6 mt à la fin octobre 2025, 2,26 mt de moins qu'un an plus tôt.



Mr. McCoy shares. “We’re receiving a lot of interest about the project’s opportunities and timeline because covid and other supply chain disruptions have shown the need for optionality in the system.”

A new dock and railyards have given the port the capability to handle multiple full-sized unit trains simultaneously. By implementing its own import switcher, Burns Harbor is handling approximately 11,000 railcars annually. “We’ve also built a new bridge in partnership with the Indiana Department of Transportation that facilitates two lanes in and two lanes out of the port,” Mr. McCoy says.

The port has invested \$10 million to build an 84,000 sq. ft. bulk cargo warehouse – the first in 25 years – and 1.65-acre (0.66-hectare) laydown yard adjacent to Burns Harbor’s Berth 2 that has been leased out for 2026 use.

DULUTH-SUPERIOR ENDURES DECLINES

At the Port of Duluth-Superior, tariffs put cargo volumes through October at 18.6 mt, lagging 2.26 mt behind 2024’s pace.

“While still down 10.8% year over year, the port’s total tonnage deficit narrowed 3.6% in October, so we hope that’s the beginning of a more positive trend,” said Kevin Beardsley,

the Duluth Seaway Port Authority’s executive director, adding that 2025 has been tough. “Anything that affects global trade affects our port: uncertainty, the strength of the U.S. dollar, geopolitics – it all has an effect – and this year, the effect has been declining bulk cargo tonnage totals port wide.”



Kevin Beardsley

Duluth Seaway Port
Authority’s executive
director

Directeur exécutif
de l’Administration
portuaire de Duluth

Tariffs have significantly impacted cargo volume at the Port of Duluth-Superior.

Les tarifs douaniers ont fortement influencé
le volume de fret au port de Duluth-Superior.

Iron ore reductions account for approximately 70% of the decline, with taconite exports to Canada down 38% year over year, and domestic shipments taking a one-per-cent dip with multiple mines idled or slowing production on Minnesota's Mesabi Iron Range. The domestic float traffic dipped 3% year over year, primarily due to declines in iron ore and limestone shipments.

Overseas exports finished 40% down through October compared to 2024 and overseas trade overall dropped 46% year over year.

General cargo has been a saving grace, rising 9.4% year over year through October. Breakbulk and project cargo also helped with wind-energy cargo surpassing past totals at 2.35 million mt.

GREEN BAY PLANS NEW FACILITY

At the Port of Green Bay, a strong October boded well for matching last year's cargo totals. Some international cargoes are stronger, such as higher quality wood pulp now arriving from Finland to replace much costlier Brazilian wood pulp under tariffs. "These shipments now coming from Finland put wood pulp up 225% over October of last year," notes Dean Haen, the port's director.

Trade issues have reduced Canadian diesel and gasoline imports as well as ethanol shipped to Canada. "The uncertainties at the start of this year resulted in those commodities being purchased elsewhere – likely the Gulf – and set us so far back that there's no way to catch them up," Mr. Haen says. "While we have some increase in U.S.-to-U.S. fuel, our imports are down 73% because we lost all those early shipping months, and our foreign exports are also down."

Salt is down after two consecutive mild winters. However, pulverisable limestone for agricultural, dairy and egg production, as well as a harder version used in road construction, have remained a strong commodity that has been steadily increasing over the last decade with plans to handle more of it.

In mid-November, favourable bids were obtained to build one of the port's largest-ever development projects. A \$60-million new port facility will take into early 2027 to complete with major space for two tenants.

PORT MILWAUKEE

At Port Milwaukee, agricultural exports – primarily feedstuffs – were strong throughout 2025.

Dry bulk was slightly higher by November compared to 2024 but expected to increase before year-end. "A seldomly handled commodity in previous years, gypsum shipments have provided a bump in total dry bulk tonnage," says Benji Timm, Port Milwaukee's director.

The robust steel orders in early 2025 may be attributed to customers increasing their inventory prior to anticipated tariffs, but volumes have remained steady throughout the year. While shipments of salt were uncharacteristically low during the winter of 2024/2025, they began to rebound in the fall.

« Bien que nous soyons encore à 10,8% de baisse d'une année à l'autre, le déficit du tonnage total du port s'est rétréci de 3,6% en octobre, et nous espérons que c'est le début d'une tendance plus positive », dit Kevin Beardsley, directeur exécutif de l'administration portuaire de Duluth. Il constate que 2025 a été difficile : « Tout ce qui affecte le commerce mondial affecte notre port. L'incertitude, la force du dollar américain, la géopolitique, tout a un effet. Et cette année, l'effet a été un tonnage total de vrac en baisse pour l'ensemble du port. »

Le minerai de fer compte pour environ 70% de la baisse. Les exportations de taconite vers le Canada ont diminué de 38% sur un an. Les expéditions intérieures ont perdu 1%, alors que plusieurs mines suspendaient ou ralentissaient la production dans la chaîne Mesabi au Minnesota. Le trafic de la flotte intérieure accuse un recul de 3% d'une année à l'autre, surtout attribuable au minerai de fer et au calcaire.

Jusqu'en octobre, les exportations outre-mer étaient à 40% sous le niveau de 2024, et le total du commerce outre-mer, à 46%.

Les marchandises générales ont quelque peu sauvé la mise, grimpant de 9,4% sur un an à la fin octobre. Les marchandises générales et les cargaisons spéciales ont aussi aidé. Les expéditions liées à l'énergie éolienne ont atteint un nouveau sommet de 2,35 mt.

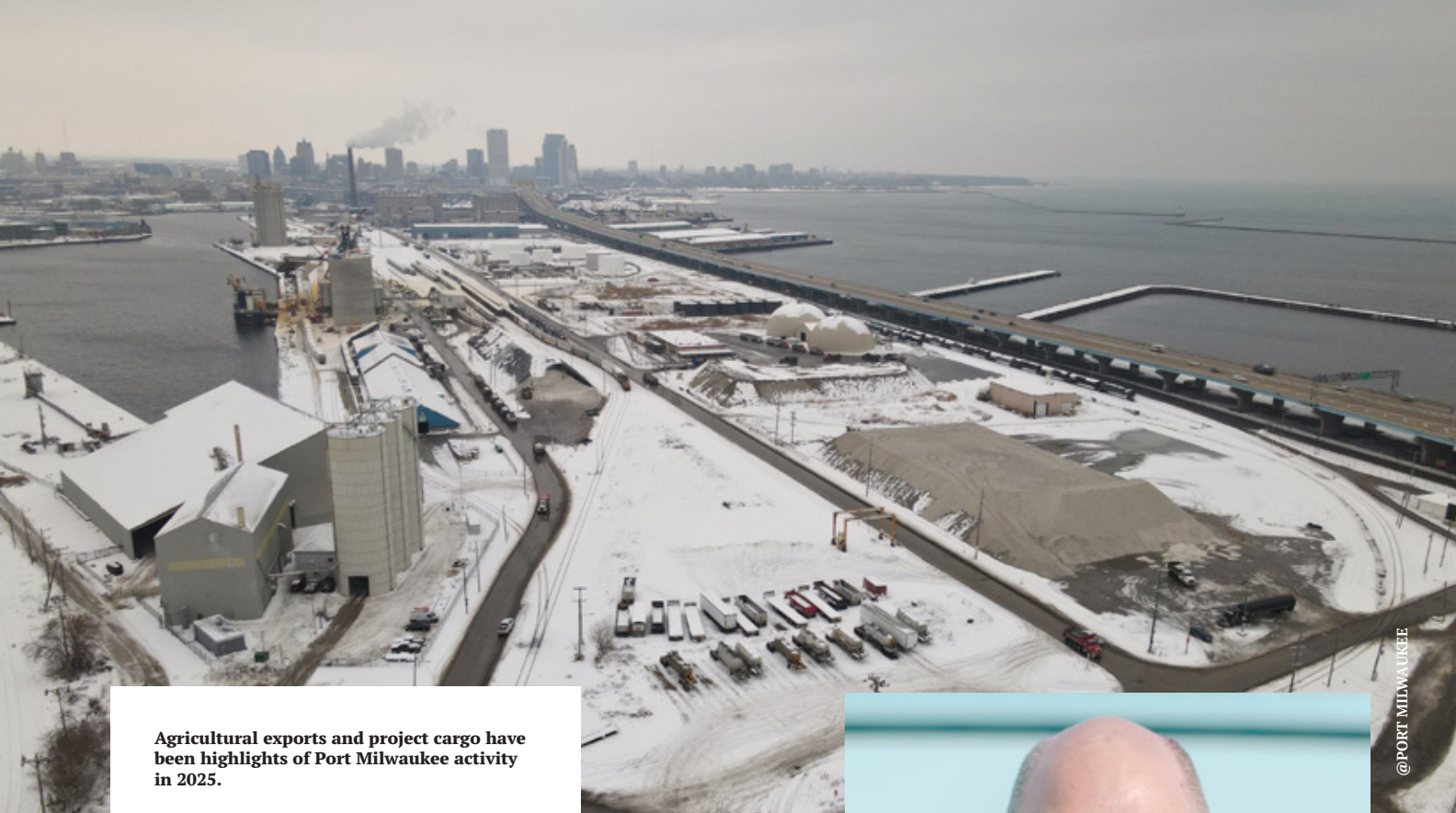
PROJET DE NOUVELLE INSTALLATION À GREEN BAY

Au port de Green Bay, la bonne tenue observée en octobre laisse entrevoir l'atteinte des mêmes niveaux que l'année passée. Certaines marchandises internationales ont augmenté, comme la pâte de bois de qualité supérieure qui arrive maintenant de Finlande, remplaçant celle du Brésil devenue bien plus coûteuse avec les tarifs douaniers. « Ces cargaisons arrivant maintenant de Finlande ont fait grimper la pâte de bois de 225% par rapport à octobre de l'année passée », signale Dean Haen, directeur du port.

Les problèmes commerciaux ont réduit les importations de diesel et d'essence du Canada ainsi que les exportations d'éthanol au Canada. « Les incertitudes du début de cette année ont fait que ces produits soient achetés ailleurs, probablement au Golfe, et nous ont causé un tel recul que nous ne pourrions pas le rattraper, dit M. Haen. Nous avons certes vu une augmentation des expéditions intérieures de carburant, mais nos importations sont en baisse de 73%, parce que nous avons perdu tant de volume les premiers mois, et nos exportations sont aussi en baisse. »

Le sel a diminué, après deux hivers doux de suite. Par contre, le calcaire utilisé dans la production agricole, laitière et avicole, et le calcaire plus dur servant dans la construction routière ont conservé de bons volumes. Ils sont en constante augmentation depuis 10 ans, et il y a des projets qui mèneraient à une progression supplémentaire.

À la mi-novembre, des soumissions favorables ont été obtenues pour la réalisation d'un des plus grands projets de construction que le port ait jamais entrepris. Une nouvelle installation portuaire de 60 millions de dollars sera achevée en 2027, et pourra accueillir deux concessionnaires.



Agricultural exports and project cargo have been highlights of Port Milwaukee activity in 2025.

Les produits agricoles et les cargaisons spéciales ont tenu la vedette au port de Milwaukee en 2025.

PORT DE MILWAUKEE

Au port de Milwaukee, le volume des exportations agricoles, surtout des aliments pour animaux, a été fort tout au long de 2025.

Le vrac sec était légèrement plus élevé en novembre, par rapport à 2024, et pourrait augmenter encore avant la fin de l'année. «Les expéditions de gypse, un produit rarement manutentionné dans les années passées, ont fait grimper le tonnage total de vrac sec», dit Benji Timm, directeur du port de Milwaukee.

Les fortes commandes d'acier du début de 2025 peuvent être attribuées au fait que des clients augmentaient leur stocks pour devancer les tarifs douaniers annoncés. Cependant, les volumes sont restés stables toute l'année. Les expéditions de sel ont été inhabituellement faibles à l'hiver 2024-2025, mais ont commencé à remonter à l'automne.

Parmi les cargaisons spéciales, une douzaine de cuves de brassage sont arrivées au début de la saison. «Le port de Milwaukee a reçu plusieurs fois des cuves de brassage ces dernières saisons», ajoute M. Timm. Il y a aussi eu un convoyeur mobile en route vers les Grandes Plaines et des moteurs pour un navire de 1000 pieds, qui ont ensuite été transportés par barge jusqu'à un chantier naval au Wisconsin.

Pour renforcer la place de Milwaukee comme port pivot pour les croisières dans la région, un nouveau quai de 17 millions de dollars sur la rive sud permettra d'accueillir les plus grands paquebots de croisière des Grands Lacs. Il sera inauguré en 2026. **M**



Benji Timm

Port Milwaukee's director

Directeur du port
de Milwaukee

Project cargo included a dozen brewing tanks arriving early in the season. "Port Milwaukee has received multiple shipments of brewing tanks over the past few sea-

sons," Mr. Timm adds. Other project cargo has included a mobile material feeder headed for the Great Plains, and new engines for a thousand-foot vessel that were subsequently transported via barge to a Wisconsin shipyard.

Continuing to build its strength as a turnaround port for the region's cruise industry, Port Milwaukee's new \$17-million South Shore Cruise Dock will accommodate the largest cruise ships on the Great Lakes when it opens in 2026. **M**



AN INTERVIEW WITH SEAN PIERCE, CEO OF LOGISTEC

An ambitious broadening roadmap anchored on innovation

Un ambitieux plan d'expansion ancré dans l'innovation

Leo Ryan



Since LOGISTEC Corporation, one of the crown jewels of Canada's marine industry was acquired by NY-based Blue Wolf Capital Partners in January 2024, and industry veteran Sean Pierce took over the helm as CEO, much has been happening. The overall thrust is to markedly broaden the company's footprint within and beyond existing markets in Canada and the United States as a global logistics player - with Latin America a prime target.

The expansion strategy prominently figured during a wide-ranging interview with *Maritime Magazine* in comments by Mr. Pierce that also covered the impact of the Trump tariff war, key innovations in LOGISTEC operations, and potential developments in the Arctic.

LOGISTEC Corporation, un des joyaux de l'industrie maritime du Canada, a été acquise par la société new-yorkaise Blue Wolf Capital Partners en janvier 2024, et le vétéran de l'industrie Sean Pierce en est devenu le chef de la direction. Depuis, les choses ont bien bougé. L'élan général consiste à accroître sensiblement la présence de l'entreprise comme acteur majeur dans le domaine de la logistique au sein et au-delà de ses marchés actuels au Canada et aux États-Unis – notamment en Amérique latine.

La stratégie d'expansion a occupé une place importante dans la grande entrevue que M. Pierce a accordée au *Maritime Magazine*. Il a aussi été question des répercussions de la guerre tarifaire lancée par le président Trump, d'importantes innovations dans les opérations de LOGISTEC et de développements potentiels dans l'Arctique.

Sean Pierce

CEO of LOGISTEC

Chef de la direction de LOGISTEC



UNE INTERVIEW AVEC SEAN PIERCE, CHEF DE LA DIRECTION DE LOGISTEC

« Nous avons mis au point un plan axé sur la valeur, s'appuyant sur les solides fondations qui étaient déjà en place, dit d'emblée M. Pierce. Nous attachons une grande importance à la technologie, et nous nous concentrons sur la croissance organique. »

La direction de LOGISTEC s'emploie à créer un système numérique entièrement intégré reliant navires, ports, exploitants de terminaux, clients et camionnage. Le système faciliterait le suivi des cargaisons, le contrôle douanier et l'établissement des horaires.

Actuellement, avec son vaste réseau nord-américain de 62 ports et 85 terminaux entre l'Arctique et le golfe du Mexique, LOGISTEC fournit des services de manutention de vrac, de marchandises générales et de conteneurs, ainsi que des solutions de logistique (y compris entreposage et camionnage), à des entreprises maritimes et industrielles. Avec son effectif de 3700 personnes, le réseau traite 50 millions de tonnes de fret par année. De plus, LOGISTEC offre des services d'agence pour exploitants de navires et, par l'entremise de NEAS dont elle est copropriétaire, du transport maritime dans la région arctique.

Ses activités ont pris de l'ampleur, et elles sont sur le point de s'étendre encore dans un proche avenir.

« Dans le cadre d'un plan axé sur la création de valeur, explique M. Pierce, nous avons intégré de nouveaux talents et de nouvelles structures. Nous avons agrandi l'équipe des ventes et du marketing, avec maintenant une représentation à Istanbul, à Shanghai, en Corée du Sud, au Mexique et, bientôt, au Brésil. »

En même temps, LOGISTEC veut explorer des possibilités à saisir sur les côtes ouest du Canada et des États-Unis. Son unique terminal dans cette région est situé à Kitimat, en Colombie-Britannique.

Au sujet du Mexique, dit M. Pierce : « Nous avons beaucoup de clients qui font des escales au Texas ainsi qu'au Mexique. Nous voyons d'importants débouchés au Mexique pour ce que nous faisons. »

« En tant qu'exploitant de port industriel, nous visons notamment des possibilités de croissance dans le secteur des terminaux de petite et moyenne taille au Mexique. »

Quant aux tarifs douaniers de Trump, selon M. Pierce : « Ils ont affecté beaucoup de nos cargaisons d'acier dans certains endroits au Canada et aux États-Unis. Donc les volumes d'acier ont baissé. »

« Ce que nous avons fait en cette année charnière (2025), c'est d'ajuster le tir plusieurs fois. Il y a un an, nous ne prévoyions pas toute la perturbation dans la chaîne d'approvisionnement. Cependant, nous réalisons globalement les chiffres prévus, parce que nous avons tant de nouveaux clients et nous faisons tant de démarches. »

(Les données sur le chiffre d'affaires de LOGISTEC ne sont plus disponibles depuis que la société n'est plus en Bourse.)

« En définitive, affirme M. Pierce, la différence a été notre capacité de trouver des solutions et notre souplesse. Comme nous avons des terminaux à tant d'endroits, nous pouvons aider les clients à trouver d'autres destinations pour leur fret. Nous leur présentons des options, que ce soit un corridor différent où nous avons des opérations portuaires ou bien où nous avons accès à une zone franche. »

At the outset, Mr. Pierce stated: "We have been putting together a value-driven plan that is built on the strong foundations that were already there. We are very technology-driven and focused on organic growth."

While not yet completely achieved, LOGISTEC management is working towards a fully-integrated digital system between vessel, port, terminal operator, customer and trucking that would streamline cargo tracking, customs processing and scheduling.

At present, with an extensive North American network of 62 ports and 85 terminals from the Arctic down to the Gulf, LOGISTEC provides bulk, breakbulk and container-handling services as well as logistics solutions (including warehousing and trucking) to marine and industrial companies. Employing some 3,700 people, the network handles 50 million tonnes of cargo annually. In addition, LOGISTEC offers agency services for ship operators and marine transportation in the Arctic region through its joint ownership of NEAS.

But the portfolio has been expanding and is poised to spread further in the near future.

As Mr. Pierce explained: "As part of the value-driven plan, we have brought in new talent and new structures. We have expanded the sales and marketing team and now have representation in Istanbul, Shanghai, South Korea, Mexico and soon we will be adding Brazil."

Simultaneously, LOGISTEC is seeking to explore opportunities on the west coasts of Canada and the United States. Its sole terminal operation in that region is located at Kitimat, British Columbia.

Concerning Mexico, he shared that "when we look at Mexico, we have a lot of customers calling in Texas as well as Mexico. We see there is a lot of opportunity for what we do in Mexico."

"As an industrial port operator, we are notably looking to grow in small and medium-sized terminals in Mexico."

Regarding the Trump tariffs, Mr. Pierce said "it has impacted a lot of the steel cargo that we have in certain locations in Canada and the United States, so steel volumes are down."

"What we did this year (2025) in a foundational year was to pivot quite a few times. A year ago, we did not anticipate all the disruption in the supply chain. However, we are hitting our numbers on the top line because we brought in so many new customers and all the outreach that we have."

(Revenue figures for LOGISTEC have ceased to be available since it is no longer publicly-traded.)

"Really," Mr. Pierce affirmed, "the difference has been our solutions-engineering and flexibility. Because we have terminals in so many locations, we are able to help customers figure out where else they can move cargo. We give them options, whether it's a different corridor where we have a port operation or where we have expanded into a free trade zone."



@LOGISTEC

On British Columbia's north coast, LOGISTEC provides cargo-handling services at the Port of Kitimat, a growing gateway in trade with Asia, including shipments from LNG Canada.

Sur la côte nord de la Colombie-Britannique, LOGISTEC fournit des services de manutention de fret au port de Kitimat. Le port joue un rôle croissant dans le commerce avec l'Asie, y compris pour LNG Canada.

Key building blocks

High among what could be called LOGISTEC's key building blocks for the future figures LOGISTEC Direct.

"This is the logistics side behind our marine terminals, encompassing trucking, warehousing and ancillary services," Mr. Pierce said. "And it's all under one leader for a vast region from the Arctic all the way down to the Gulf of Mexico."

New subsidiaries MtlLink, CrossGlobe, LOGISTEC Quebec, Houston Baytown and Market Street Warehouses now fall under the LOGISTEC Direct umbrella.

On a seamless turnkey basis, LOGISTEC Direct specializes in arranging freight movement – including trucking, rail and distribution – through a vetted network of carriers.

Throughout its network, LOGISTEC is investing substantially in modernizing port infrastructure. A recent major example is the smart trucking gate system in Baltimore that reduces congestion and improves cargo flow.

Mr. Pierce's emphasis on harnessing technology to gain efficiencies has a virtually across-the-board effect on company activity.

"Core technology for instance lies behind the inventory control system we have installed," he indicated.

The Zendesk platform is steadily being introduced at terminals for customer service operations. It allows LOGISTEC to centralize communications, track customer needs, and permits customers to track their open tickets.

"We are responding to customers who need pricing more quickly. We have listened and can now deliver a quote within 24 hours," Mr Pierce said.

Another distinctive feature of the company's innovative undertakings comes under the heading of **Zero Idle Challenge**.

"A longtime supporter of Green Marine, we are constantly looking for opportunities to benefit the environment and create win-win solutions at the same time," Mr. Pierce said in connection with a data-driven system to reduce fuel use and emissions across terminals. Existing data like fuel invoices, equipment hours, and

Atouts clés

Parmi les atouts clés pour l'avenir dont dispose LOGISTEC, il y a en particulier LOGISTEC Direct.

« C'est le côté logistique de nos terminaux maritimes, englobant le camionnage, l'entreposage et des services accessoires, dit M. Pierce. Le tout est sous un même leadership pour l'énorme région de l'Arctique jusqu'au golfe du Mexique. »

Les nouvelles filiales MtlLink, CrossGlobe, LOGISTEC Québec, Houston Baytown et Market Street Warehouses font maintenant partie de LOGISTEC Direct.

LOGISTEC Direct se spécialise dans l'organisation du transport de marchandises en offrant des services logistiques intégrés – y compris camionnage, transport ferroviaire et distribution – grâce à un réseau de transporteurs soigneusement choisis.

Dans l'ensemble de son réseau, LOGISTEC investit des sommes considérables dans la modernisation de l'infrastructure portuaire. Exemple récent, le nouveau système intelligent de barrière pour camions réduit la congestion et améliore la fluidité.

L'importance qu'accorde M. Pierce à l'exploitation de la technologie pour réaliser des gains en efficacité se voit dans pratiquement tous les aspects de l'activité de l'entreprise.

« Par exemple, le système central de contrôle de l'inventaire que nous avons mis en place repose sur une plateforme technologique unifiée », indique-t-il.

La plateforme Zendesk est en voie d'être installée aux terminaux pour les opérations de service à la clientèle. Elle permet à LOGISTEC de centraliser les communications et de suivre l'évolution des besoins des clients, et aux clients de suivre l'évolution des services qu'ils ont demandés.

« Nous répondons aux besoins des clients, qui veulent des prix plus rapidement, explique M. Pierce. Nous avons écouté, et nous pouvons maintenant fournir un prix en 24 heures. »

Autre aspect caractéristique de ses projets innovateurs, l'entreprise s'est lancé le défi d'éliminer la marche au ralenti des moteurs.

« Nous soutenons l'Alliance verte depuis longtemps, et nous cherchons constamment des possibilités de favoriser l'environnement tout en créant des solutions gagnantes pour tous », dit M. Pierce. Il parle ici d'un système exploitant des données pour réduire la consommation de carburant et les émissions dans l'ensemble des terminaux. Nous utilisons des données comme les factures de carburant, les heures d'utilisation d'équipement et les mouvements de marchandises pour calculer des scores

d'économie de carburant et d'efficacité opérationnelle. La réduction de la marche au ralenti réduit les coûts de carburant et les besoins en réparations, et prolonge la durée de vie de l'équipement.

«Surtout pour une grande entreprise comme la nôtre, dit M. Pierce, nous reconnaissons que la quantité de carburant consommée dans la marche au ralenti est très importante. Mais si on ne la mesure pas, on n'en prend pas conscience.»

Par ailleurs, LOGISTEC continue de démontrer son engagement en faveur de l'environnement par l'entremise de ses entreprises de services liés à l'environnement et à l'eau regroupées sous la marque ALTRA. «Nous continuons de développer résolument notre volet services environnementaux, avec son propre plan de création de valeur», dit M. Pierce.

Perspectives dans l'Arctique

Abordant les développements dans l'Arctique, M. Pierce rappelle d'entrée de jeu que LOGISTEC a une relation de longue date avec les services de transport maritime que Fednav assure pour des entreprises minières, «et cela continuera». Elle est aussi copropriétaire de la compagnie maritime NEAS qui assure un service annuel de ravitaillement de nombreuses communautés de l'Arctique. «Nous avons donc une présence bien établie dans cet environnement unique, avec de l'expérience du transport de tout type de cargaison, depuis le vrac à des logements modulaires.»

«À mesure que des projets du gouvernement canadien, du gouvernement américain et de l'industrie privée prennent forme, nous voulons nous assurer d'être là», insiste M. Pierce. Il ajoute que cela comprend la création de nouveaux ports.

«Même l'armée a beaucoup d'équipement lourd et d'autres cargaisons qui doivent être transportées», continue-t-il.

M. Pierce indique aussi qu'il surveille de près les diverses initiatives actuelles visant à améliorer et agrandir le port de Churchill au Manitoba. «Nous avons eu une relation avec le port de Churchill dans le passé, et nous voulons les aider à attirer davantage de fret.» 

cargo movement are used to calculate fuel and operational efficiency scores. Less idling lowers fuel costs, induces fewer repairs, and means longer equipment life.

“Especially with a big company like ours,” relates Mr. Pierce, “we recognize that the amount of fuel burned associated with idle time is quite significant – but unless you can measure it, it’s not real.”

Meanwhile, LOGISTEC’s commitment to the environment continues to be demonstrated through its ALTRA portfolio of environmental and water service companies. “We are continuing to grow our environmental services side significantly, with its own value-creation plan,” Mr. Pierce said.

Arctic Perspectives

Turning to developments in the Arctic, Mr. Pierce recalled first of all that LOGISTEC had a longstanding relationship with Fednav’s shipping services to mining enterprises – “and that will continue.” It is also a joint owner of the NEAS shipping line providing annual sealift service to many Arctic communities. “So we have a well established presence in this unique environment with experience in moving every type of cargo from bulk materials to modular homes.”

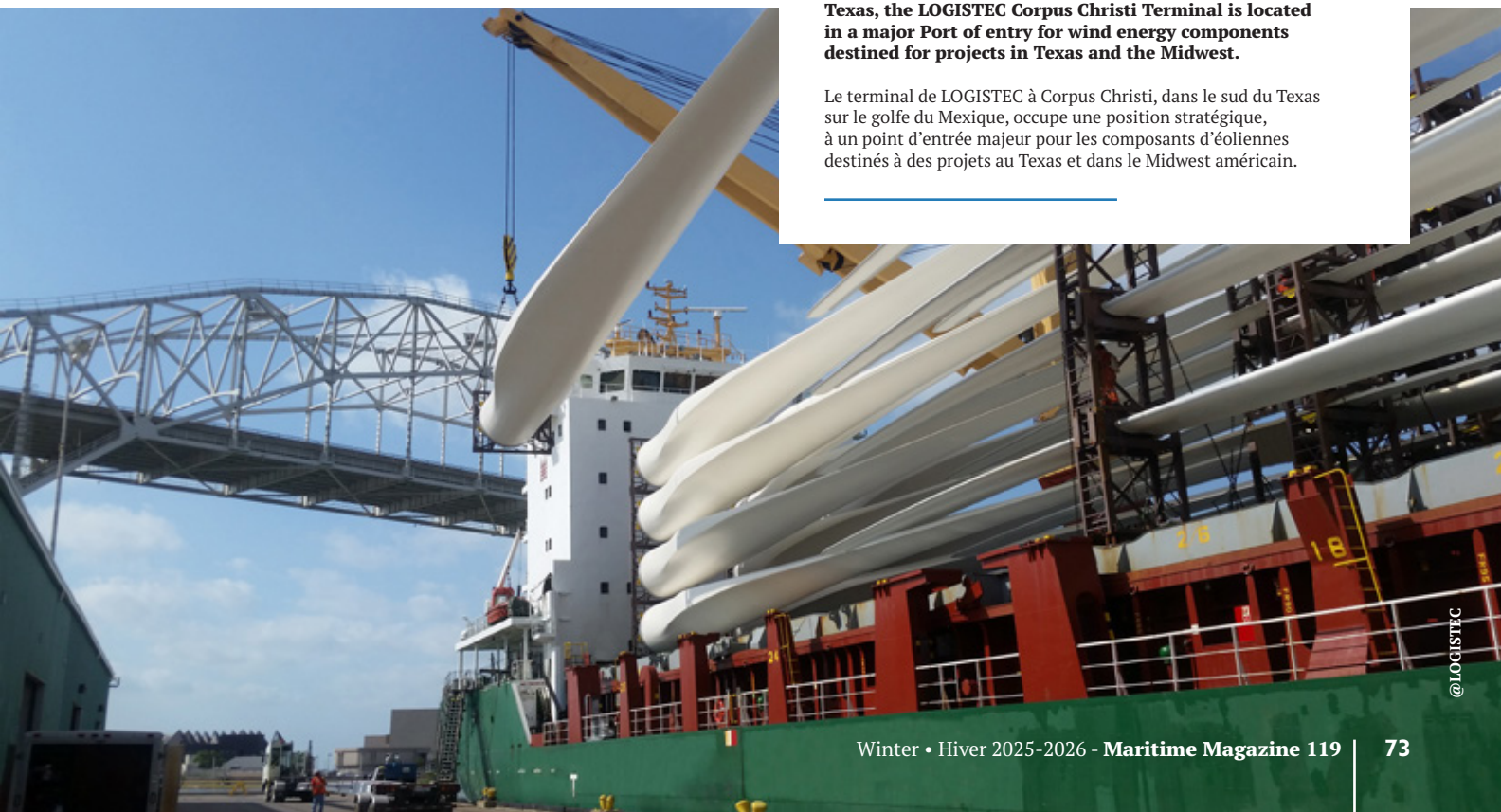
“As plans by the Canadian government, the U.S. government and private industry take shape, we want to make sure we are there,” Mr. Pierce stressed, adding that this included the creation of new ports.

“Even military has much heavy equipment and other cargo that has to be transported,” he continued.

Mr. Pierce also acknowledged he was closely monitoring the various current initiatives aimed at upgrading and expanding Manitoba’s Port of Churchill. “We have had a relationship with the Port of Churchill in the past and we are looking to support them to capture more cargo.” 

Strategically located on the Gulf of Mexico in southern Texas, the LOGISTEC Corpus Christi Terminal is located in a major Port of entry for wind energy components destined for projects in Texas and the Midwest.

Le terminal de LOGISTEC à Corpus Christi, dans le sud du Texas sur le golfe du Mexique, occupe une position stratégique, à un point d'entrée majeur pour les composants d'éoliennes destinés à des projets au Texas et dans le Midwest américain.



Ottawa urged to maximize full potential of the St. Lawrence/ Great Lakes corridor

Une coalition demande à Ottawa de maximiser tout le potentiel du corridor Saint-Laurent–Grands Lacs

To launch nation-building projects, Ottawa must maximize the full potential of the St. Lawrence and Great Lakes corridor, a coalition of stakeholders has urged.

The joint message participants are Saint Lawrence Ship Operators, the Chamber of Marine Commerce, Ontario Marine Council, the St. Lawrence Economic Development Council, Algoma Central Corporation, Canada Steamship Lines, Groupe Desgagnés and NEAS Group.

The St. Lawrence and Great Lakes corridor is one of North America's most strategically important economic assets, providing \$66.1 billion to the North American economy and helps support nearly 360,000 jobs. Despite this, we have not yet realized the true potential of this unique and strategic conduit for domestic and cross-border trade. As part of our shared ambition to build the strongest economy within the G7, the maritime industry calls on the Government of Canada to:

- Use its \$5 billion Trade Diversification Fund to invest in the Seaway, the Canadian merchant fleet, and major ports to enable the marine industry to set specific dates for extending the navigation season.
- Ensure that the government funds adequate icebreaker support; and
- Support collaboration to ensure that the needs of all stakeholders in this growth initiative are taken into account, including the participation of maritime organizations and Indigenous partners, who have played a vital role in the success of the system.

The current global context reinforces this imperative. Shipping corridors, consisting of major international ports such as Rotterdam, Antwerp, and Hamburg, are investing heavily in decarbonization, automation, real-time operational data management, and digital platforms. They are preparing to face fiercer competition and increasing supply chain instability.

Canada cannot afford to rest on its laurels when we have the essential assets and capacity to grow today. We can capitalize on the natural and sustainable strategic advantage of the Great Lakes corridor and the St. Lawrence Seaway by extending the navigation season and, in doing so, foster new opportunities, including inter-provincial trade, as envisioned by the federal government with the goal of increasing our country's long-term economic strength. **M**



Prime Minister Mark Carney enjoying a moment of exchanges in a St. Lawrence maritime setting.

Le premier ministre Mark Carney profite d'un moment d'échanges dans un cadre maritime du Saint-Laurent.

Pour lancer des projets d'édification nationale, Ottawa doit exploiter le plein potentiel du corridor Saint-Laurent–Grands Lacs, insiste une coalition d'intervenants.

Le message conjoint a été formulé par les Armateurs du Saint-Laurent, la Chambre de commerce maritime, le Conseil maritime de l'Ontario, la Société de développement économique du Saint-Laurent, l'Algoma Central Corporation, Canada Steamship Lines, le Groupe Desgagnés et le groupe NEAS.

Le corridor Saint-Laurent–Grands Lacs est un des actifs économiques les plus importants du point de vue stratégique en Amérique du Nord. Il apporte 66,1 milliards de dollars à l'économie nord-américaine et contribue à soutenir presque 360 000 emplois. Malgré tout, nous ne sommes pas encore parvenus à réaliser le potentiel véritable de ce conduit unique et stratégique pour le commerce intérieur et transfrontalier. Dans le cadre de notre ambition commune de bâtir l'économie la plus forte qui soit au sein du G7, l'industrie maritime exhorte le gouvernement du Canada à :

- Utiliser son Fonds pour la diversification des corridors commerciaux, doté de 5 milliards de dollars, pour investir dans la Voie maritime, dans la flotte commerciale canadienne et dans les grands ports de manière à permettre à l'industrie maritime d'établir des dates précises en pour la prolongation de la saison de navigation;
- Veiller à ce que le gouvernement finance un soutien adéquat en matière de brise-glace;
- Appuyer la collaboration afin de garantir la prise en compte des besoins de toutes les parties prenantes dans cette initiative de croissance, notamment par la participation des organisations maritimes et des partenaires autochtones, qui ont joué un rôle essentiel dans le succès du réseau.

Le contexte mondial actuel renforce cet impératif. Les corridors de navigation, comprenant de grands ports internationaux comme Rotterdam, Anvers et Hambourg, investissent massivement dans la décarbonisation, l'automatisation, la gestion des données opérationnelles en temps réel et les plateformes numériques. Ils se préparent à faire face à une concurrence plus féroce et à une instabilité croissante de la chaîne d'approvisionnement.

Le Canada ne peut pas se permettre de s'asseoir sur ses lauriers alors que nous disposons des actifs essentiels et de la capacité voulue pour croître aujourd'hui-même. Nous pouvons tirer parti de l'avantage stratégique naturel et durable du corridor Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent en prolongeant la saison de navigation et, ce faisant, créer de nouvelles possibilités, y compris dans le commerce inter-provincial comme le gouvernement fédéral l'a envisagé dans le but d'accroître la vigueur économique à long terme de notre pays. **M**

FROM THE GULF COAST TO THE ARCTIC

The largest Green Marine certified
terminal network in North America



LOGISTEC

f t in LOGISTEC.COM



CANADIAN ARCTIC – ARCTIQUE CANADIEN



More gold, cargo and shipping capacity in Canada's Arctic

D'avantage d'or, de cargaisons et de capacité de transport dans l'Arctique canadien



The Rossi A. Desgagnés is pictured offshore at B2Gold's Marine Laydown Area in Bathurst Inlet.

Le Rossi A. Desgagnés, à proximité de l'aire de dépôt de la minière B2Gold, à Bathurst Inlet

Carroll McCormick

Une combinaison d'événements majeurs a mené à une année 2025 fascinante et un avenir prometteur pour les compagnies maritimes actives dans l'Arctique. La production a commencé à la nouvelle mine d'or de B2Gold, le groupe NEAS a ajouté un navire à sa flotte, et le projet hydroélectrique Nukkiksautiit, à Iqaluit, a été soumis au nouveau Bureau des grands projets du gouvernement fédéral.

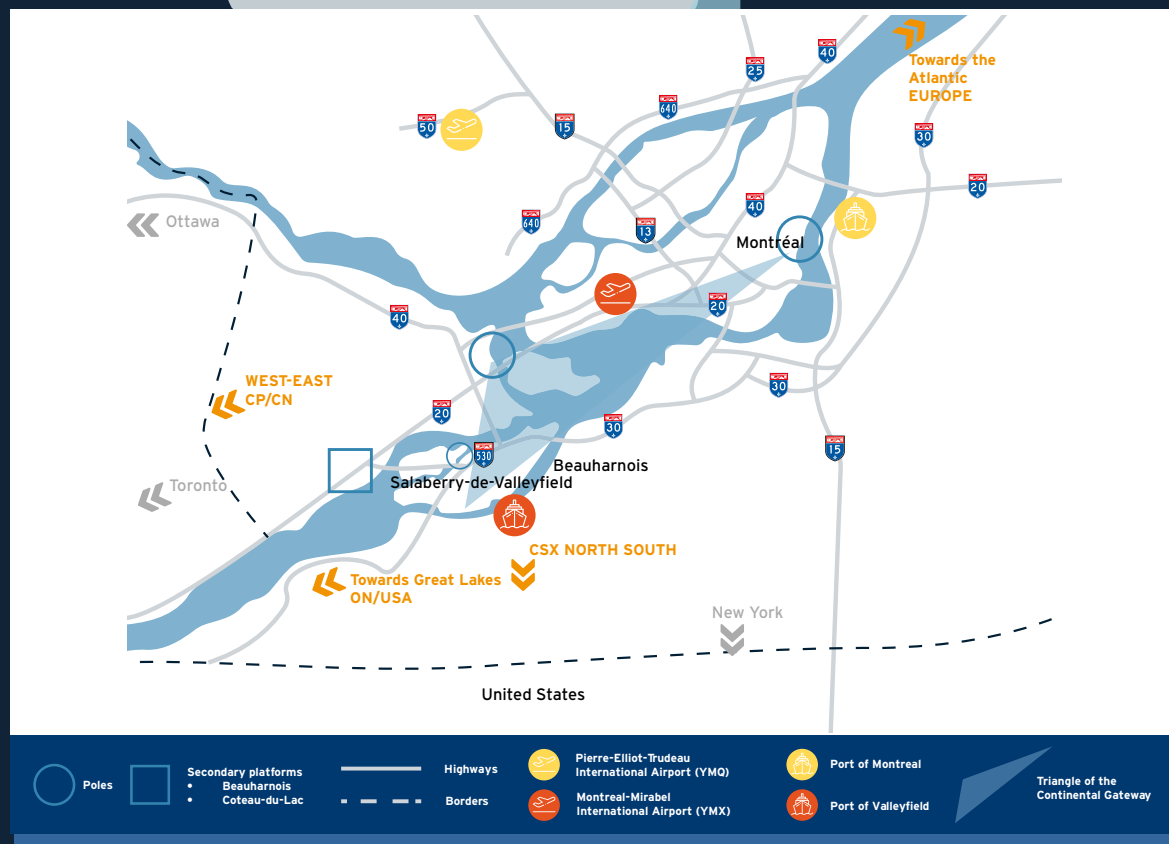
Le trafic de vraquiers et de navires de marchandises générales a augmenté fortement entre 2013 et 2023 (respectivement de 503,7 % et 125,7 %), selon *L'Année arctique 2024* du centre de recherche québécois l'Observatoire de la politique et la sécurité de l'Arctique. La croissance reflète, entre autres, une augmentation de l'approvisionnement des collectivités, de la demande de logements dans les communautés arctiques et du développement minier. Il a fallu d'énormes quantités de carburant, d'équipement et de fournitures.

Le gouvernement fédéral étudie d'ailleurs une longue liste de demandes pressantes d'infrastructure dans l'Arctique, y compris pistes d'atterrissage, installations de défense, services communautaires et même un barrage hydroélectrique près d'Iqaluit. Chacun de ces projets augmentera encore la demande de transport maritime.

The confluence of several major events, from the start of production in B2Gold's new gold mine, to a new NEAS cargo ship, to the referral of the Iqaluit Nukkiksautiit Hydro Project to the Federal Government's new Major Projects Office, speak to an exciting year in 2025 for Arctic shipping companies and much promise for the future.

Bulk carrier and general cargo traffic increased sharply between 2013 and 2023 (503.7% and 125.7%, respectively), according to *The Arctic Review 2024*, prepared by the Quebec-based research centre Observatoire de la politique et la sécurité de l'arctique. This growth reflects, for example, increased community supply, such as the demand for more housing in Arctic communities, and mining development, which can only be enabled with vast supplies of fuel, equipment and supplies.

Looking forward, the Federal Government is considering a long list of requests to add badly needed Arctic infrastructure, such as runways, ports, defence facilities, community services, and even a hydroelectric dam outside Iqaluit; launching any of these projects will only increase the demand for shipping.



LA SOCIÉTÉ B2GOLD

En juin 2025, après des années de travail, la vancouveroise B2Gold a réalisé la première coulée d'or à la mine Goose, dans la région de la rivière Back au Nunavut, environ 400 km au sud de Cambridge Bay. Des camions circulant sur routes de glace, des avions arrivant sur une piste d'atterrissage et des navires débarquant leurs cargaisons sur la plage près d'une aire de dépôt de 65 000 m² ont contribué aux énormes quantités de machinerie, de carburant et autres fournitures nécessaires à la mine. La production commerciale a commencé officiellement en septembre 2025.

En plus de l'opération minière, il y a le complexe de logement (genre camp minier) qui comprend 600 lits, un centre médical, un gymnase, une cuisine, un magasin et une salle de sport.

Les compagnies de ravitaillement ont effectué de nombreuses livraisons de carburant diesel, de véhicules, de bâtiments modulaires, de grues et de matériaux de construction, entre autres. Dans la saison de transport maritime de 2022 par exemple, trois barges exploitées par la Société de transport maritime et Fathom Marine à partir de Hay River et Tuktoyaktuk et deux navires NEAS venant de Bécancour avaient livré 12 500 tonnes de marchandises sèches et 10 millions de litres de diesel.

B2GOLD CORPORATION

In June 2025, after several years of development, Vancouver-based B2Gold poured its first gold at the Goose Mine, located in the Back River area, located in Nunavut about 400 kilometres south of Cambridge Bay. Ice road trucking, air deliveries to an airstrip and sealift deliveries onto the beach near the 65,000 square-metre marine laydown area on Bathurst Inlet have all contributed to the massive quantities of machinery, fuel, supplies and more required to ready the mine; commercial production officially began in September 2025.

In addition to the mining operation itself, the accommodation complex (think mining camp) includes over 600 beds, a medical centre and gymnasium, kitchen, commissary, and a sports hall.

Sealift companies have made many deliveries of diesel fuel, vehicles, modular camp buildings, cranes, construction materials and more. In the 2022 sealift season, for example, three barges operated by Marine Transportation Services and Fathom Marine, from Hay River and Tuktoyaktuk, and two NEAS ships from Bécancour, delivered 12,500 metric tonnes of dry goods and 10 million litres of diesel.

B2Gold's Goose Mine, Nunavut's newest gold mine, completed construction and began commercial production in 2025.

La mine Goose de B2Gold, la plus récente mine d'or du Nunavut, a achevé sa construction et atteint sa production commerciale en 2025.



The following year, eight ships and eight barges from Desgagnés, NEAS, Wagenborg, Spliethoff, Fathom, Swire, and Petronav delivered 70,000 cubic metres of dry cargo and 24 million litres of diesel.

In 2024, ten ships and one barge from Desgagnés, NEAS, Wagenborg, Spliethoff, Torm, and Petronav offloaded 123,000 cubic metres of dry cargo, over 84 million litres of diesel and 58 trucks. In 2025, Desgagnés, NEAS, Wagenborg, Lomar Shipping, Scorpio Tankers and Petronav made sealift deliveries.

The sealifts have consistently been from the third week of August to the end of September. “We only ship during open water season,” says B2Gold.

B2Gold estimated that gold production in calendar year 2025 would be between 50,000 and 80,000 ounces, and for the six years after that, annual production will be about 300,000 ounces. There are eleven mineral claims in the Back River Gold District, and the Goose Mine is the most advanced project in the district.

While three transportation modes were required during the Goose Mine construction phase, B2Gold notes that “as we move into production the majority of the cargo will come by sea.”

DESGAGNÉS COMPLETES 36 VOYAGES

Between the departure of the first Desgagnés community sealift vessel from its Sainte-Catherine’s terminal on June 14 to the return of the last ship on November 10, Desgagnés completed 36 voyages, delivering cargo to 46 communities in Nunavik and Nunavut. Of note, says Desgagnés, it shipped a lot of prefab residential homes - “more and more every season.”

Between June and the end of October, Desgagnés sent ships from its terminals in Valleyfield and Becancour to several mining companies working in the Arctic, including Canadian Royalties in Nunavik; Baffinland, located on Baffin Island, Nunavut; and B2Gold, operating in Nunavut’s Back River area. Classes of materials it delivered in 2025 included machinery, general supplies, prefab, steel, containers and fuel. Desgagnés’ Pétro-Nav division markets and charters vessels for shipping bulk liquid cargo such as petroleum products and chemicals.

Reporting on the weather, Desgagnés notes that, “The weather was good and there was very little rain in the south, which made loading easier.”

B2Gold’s Goose Mine.
La mine Goose de B2Gold.

L’année suivante, huit navires et huit barges de Desgagnés, NEAS, Wagenborg, Spliethoff, Fathom, Swire et Petronav ont livré 70 000 m³ de marchandises sèches et 24 millions de litres de diesel.

En 2024, 10 navires et 1 barge de Desgagnés, NEAS, Wagenborg, Spliethoff, Torm et Petronav ont déchargé 123 000 m³ de marchandises sèches, plus de 84 millions de litres de diesel et 58 camions. En 2025, Desgagnés, NEAS, Wagenborg, Lomar Shipping, Scorpio Tankers et Petronav ont livré des cargaisons maritimes.

Les livraisons par bateau ont toujours eu lieu entre la troisième semaine d’août et la fin septembre. « Nous nous limitons à la saison des eaux libres », dit B2Gold.

B2Gold estime que la production d’or se situerait entre 50 000 et 80 000 onces en 2025, puis à environ 300 000 onces par année dans les six années suivantes. Il y a 11 concessions minières dans le district aurifère de la rivière Black, où la mine Goose est le projet le plus avancé.

Trois modes de transport ont été nécessaires pendant la phase construction de la mine Goose, mais B2Gold dit que « dans la phase production, la majorité des cargaisons arriveront par la mer ».

DESGAGNÉS TOTALISE 36 VOYAGES

Entre l’appareillage du premier navire Desgagnés de ravitaillement des communautés, le 14 juin à son terminal de Sainte-Catherine, et le retour du dernier navire le 10 novembre, Desgagnés a effectué 36 voyages et livré des cargaisons à 46 communautés au Nunavik et au Nunavut. Fait à noter, précise Desgagnés, il y a eu beaucoup de logements préfabriqués, et il y en a « de plus en plus chaque saison ».

Entre juin et la fin octobre, Desgagnés a envoyé des navires depuis ses terminaux à Valleyfield et Bécancour vers les sites de compagnies minières dans l’Arctique, dont Canadian Royalties au Nunavik, Baffinland sur l’île de Baffin (Nunavut), et B2Gold dans la région de la rivière Back (Nunavut). Parmi les catégories de marchandises transportées en 2025 figurent de la machinerie, des fournitures générales, des modules préfabriqués, de l’acier, des conteneurs et du carburant. La division Pétro-Nav de Desgagnés commercialise et affrète des navires pour transporter du vrac liquide, comme des produits pétroliers et des produits chimiques.

Quant à la météo, selon Desgagnés : « Les conditions météo étaient bonnes, et il y a eu très peu de pluie au sud, ce qui a facilité les opérations de chargement. »





© FEDNAV

Fednav's powerful ARVIK I ice-breaking bulk carrier navigating through Arctic waters.

Le puissant vraquier brise-glace ARVIK I de Fednav se fraie un chemin dans les eaux de l'Arctique.

VASTES OPÉRATIONS DE FEDNAV

Fednav a exprimé au *Maritime Magazine* le commentaire suivant sur ce protocole d'entente qu'AGG a annoncé en août 2025: «Nous commençons à explorer une relation de travail avec l'Arctic Gateway Group. Notre expertise dans l'Arctique fait de nous un partenaire idéal pour le port de Churchill. Nous avons plus de 70 ans d'expérience de navigation dans l'Arctique, travaillant toute l'année avec des vraquiers brise-glaces PC4, et nous avons développé IceNav, un système de navigation dans les glaces qui rehausse la sécurité et l'efficacité dans les eaux polaires. Nous sommes emballés par le potentiel de cette collaboration, et serons heureux de travailler [avec AGG] pour créer de nouvelles possibilités de développement dans l'Arctique.»

Quant à savoir quels services Fednav pourrait offrir, «Il y a de nombreuses possibilités. Nous gérons les opérations portuaires à Baffinland depuis plus de 10 ans, sans incident, en accumulant une vaste expérience sur place. Cependant, ce n'est qu'un des aspects de nos compétences de base en services dans l'Arctique. Nos discussions avec l'Arctic Gateway Group ont commencé, et nous avons hâte d'entamer la collaboration.»

En plus de gérer l'ensemble des opérations portuaires de Baffinland, la circulation et la coordination des navires, l'arrimage et les services d'agence, en plus aussi de fournir une aide à bord pour la navigation dans la glace, Fednav met

FEDNAV EXTENSIVE OPERATIONS

Commenting on the August 2025 Memorandum of Understanding the AGG announced, Fednav tells *Maritime Magazine*, “We are beginning to explore a working relationship with Arctic Gateway Group. Our expertise in the Arctic positions us as an ideal partner for the Port of Churchill. We have over 70 years of experience navigating the Arctic, operating year-round with PC4 icebreaking bulk carriers, and we are the developer of IceNav, a real-time ice navigation system that enhances safety and efficiency in polar waters. We're excited about the potential of this collaboration and look forward to working together to unlock new opportunities for Arctic development.”

As for what services Fednav might offer, the company says, “There are many possibilities. We have been managing port operations at Baffinland for over 10 years, incident-free, with extensive on-site experience; however, this is just one

of our core competencies in the Arctic services we offer. Our discussions with the Arctic Gateway Group have begun, and we are looking forward to collaborating.”

In addition to Fednav managing all of Baffinland’s port operations, vessel traffic and coordination, stevedoring and agency services, as well as providing ice navigators onboard vessels, Fednav uses three ice-breaking bulk carriers - the MV ARVIK I, the MV NUNAVIK and the MV UMIK I - to support operations at three nickel mines: the Raglan and Canadian Royalties nickel mines near Deception Bay, Nunavik, and the Vale nickel mine in Voisey’s Bay, Labrador. This includes comprehensive resupply services, including mining consumable materials, resupply and diesel to the mines, and transporting nickel concentrate from the mines.

More broadly, Fednav describes its commitments to Canada’s North as ranging from delivering end-to-end Arctic logistics - from vessel design and financing to year-round operations, to strategic corridor development, partnerships, advanced ice navigation technology, and investments in sustainable practices like low-emission fuels.

On the greenhouse gasses and emissions front, Fednav notes that its three icebreakers operate exclusively on marine gas oil, exceeding regulatory requirements and contributing to lower black carbon emissions. There has been talk about using wind-assist and solar technologies on Arctic vessels, but it does not sound like we are there yet. “These technologies require further development to be viable in the harsh conditions and extreme cold of the Canadian Arctic,” Fednav says.

Reducing pollution by supplying electricity to aircraft parked at terminal gates instead of them powering their systems with their jet engines has been around for years, but in the Canadian Arctic the Port of Churchill only offers it to “known systems where the power requirements are limited” - tugboats, in other words. NEAS reports that shore power is not available at Iqaluit’s new deepwater port.

“We use shore power for the ARVIK I while it is in layup at the Port of Quebec. This practice began in 2022 and has resulted in sizeable fuel savings and reduced emissions during layovers. Shore power is currently not available at the Arctic ports our ships call due to infrastructure limitations,” Fednav explains.

Fednav’s ice experts reported a notably mild 2023-2024 winter across much of the Arctic, with thinner ice, and less ice cover. This time around, Fednav says, “The onset of winter 2024-2025 started relatively warm, with high temperatures recorded across the Arctic. This trend ensued for most of winter and spring, except for some localized colder spells in early spring. These warm temperatures, combined with a low residual ice cover at the beginning of the ice season, contributed to the lowest ever maximum Arctic ice extent recorded by the National Snow and Ice Data Center.

“Summer was relatively warm, melting away much of the record-setting winter sea ice. However, ice has been quite mobile, posing challenges for shipping, notably west of the Canadian Archipelago, at the western end of the Northwest Passage, and in Lancaster Sound, at the eastern end of the passage. In these areas, unusual persistent old ice demanded increased vigilance from mariners.”

trois vraquiers brise-glaces – le NM Arvik I, le NM Nunavik et le NM Umiak I – au service des opérations de trois mines de nickel : la mine Raglan et la mine de Canadian Royalties près de la baie Déception, au Nunavik, et la mine Vale à la baie de Voisey, au Labrador. Font partie des services aux mines des services complets de ravitaillement, y compris de matières consommables minières, d’approvisionnements et de diesel, ainsi que le transport de minerai de nickel concentré issu des mines.

De façon plus générale, Fednav décrit ses engagements dans le Nord canadien comme englobant des services complets de logistique dans l’Arctique, la conception et le financement de navires, la conduite d’opérations quatre saisons, la création d’un corridor stratégique, la formation de partenariats, la mise au point de technologie avancée pour la navigation dans la glace et des investissements dans des pratiques durables, comme l’utilisation de carburants à faibles émissions.

Au sujet des gaz à effet de serre et des émissions, Fednav note que ses trois brise-glaces fonctionnent exclusivement au gazoil marin surpassant les exigences réglementaires et contribuant à réduire les émissions de carbone noir. Il a été question d’utiliser des technologies d’assistance éolienne et solaire sur les navires dans l’Arctique, mais nous n’y sommes pas encore. « Ces technologies ont encore besoin de développement pour être viables dans les conditions difficiles et le froid extrême de l’Arctique canadien », dit Fednav.

Réduire la pollution en alimentant en électricité les avions garés au terminal, au lieu qu’ils doivent laisser tourner leurs moteurs, est une pratique qui a cours depuis des années. Cependant, dans l’Arctique canadien, le port de Churchill n’offre l’alimentation électrique qu’à des systèmes connus ayant des besoins limités – c’est-à-dire à des remorqueurs. Le groupe NEAS rapporte que l’alimentation électrique à quai n’est pas offerte au nouveau port en eau profonde d’Iqaluit.

« Nous utilisons l’alimentation à quai pour l’ARVIK I au port de Québec, explique Fednav. Nous le faisons depuis 2022, et avons ainsi réalisé d’appréciables économies de carburant et réductions des émissions. L’alimentation à quai n’est pas possible actuellement dans les ports de l’Arctique où vont nos navires, en raison de limites de l’infrastructure. »

Les experts de la glace de Fednav avaient rapporté un hiver 2023-2024 particulièrement doux dans une bonne part de l’Arctique. La glace était plus mince, et la couche de glace, moins étendue. Quant à la dernière année, dit Fednav : « Le début de l’hiver 2024-2025 a été [encore] relativement chaud, avec des températures élevées enregistrées partout dans l’Arctique. La tendance s’est poursuivie presque tout l’hiver et au printemps, hormis quelques vagues de froid locales au début du printemps. Ces températures chaudes, combinées à une faible couverture de glace résiduelle au début de la saison de la glace, ont contribué à la plus faible superficie maximale des glaces arctiques jamais enregistrée par le National Snow and Ice Data Center.

« L’été a aussi été relativement chaud, faisant fondre une bonne part de la glace marine hivernale. Cependant, la glace a été très mobile, créant des problèmes pour la navigation, surtout à l’ouest de l’archipel canadien, à l’extrémité ouest du passage du Nord-Ouest et dans le détroit de Lancaster, à l’extrémité est du passage. Dans ces secteurs, une quantité inhabituelle de vieille glace persistante a exigé une vigilance accrue de la part des marins. »

GROUPE NEAS

Le groupe Nunavut Eastern Arctic Shipping Inc. (NEAS) est parvenu à prolonger la saison de navigation 2025 de deux semaines par rapport à 2024. Le NM QAMUTIK a appareillé du port de Bécancour le 15 juin (en 2024, le premier navire était parti le 4 juillet), et le NM MITIQ est revenu à Bécancour le 25 novembre (l'année passée, le NM UKPIK était rentré le 29 novembre).

« Nous planifions et adaptons notre saison en tenant compte de la météo, des températures, de la formation de glace et de l'accessibilité des plages, dit NEAS. Nous avons aussi connu quelques épisodes de mauvais temps, ce qui a causé de légers retards, mais aucun effet majeur sur nos opérations. Cette année, en particulier, nous remarquons que davantage de glace se détache des glaciers – en partie par suite du changement climatique. Cela peut parfois ralentir ou gêner la navigation et l'accès aux plages pour les opérations de déchargement. »

À propos d'accessibilité des plages, la nouvelle rampe pour barges de Kinngait, achevée en octobre 2024, est un ajout très apprécié à la mince infrastructure navire-terre de l'Arctique canadien. « Elle est un atout clé pour nos opérations, améliorant sensiblement l'accessibilité, dit NEAS. Avant, nous étions limités à environ six heures par cycle de marée. La nouvelle infrastructure permet des opérations continues 24 heures sur 24, 7 jours sur 7.

NEAS GROUP

Nunavut Eastern Arctic Shipping Inc. wrung two additional weeks out of the shipping season in 2025 compared to 2024: The MV QAMUTIK departed the Port of Bécancour on June 15 (in 2024 the first ship left on July 4) and the MV MITIQ returned to Bécancour on November 25 (last year the MV UKPIK arrived home on November 29).

“We plan and adapt our season by taking into account the weather, temperatures, ice formation, and beach accessibility,” NEAS says. “We have also experienced a few episodes of unfavorable weather, which caused minor delays but had no major impact on our operations. This year, in particular, we are noticing more ice breaking off from glaciers—partly as a result of climate change—which can at times slow down or interfere with navigation and beach access for lightering operations.”

Speaking of beach accessibility, the new barge ramp in Kinngait, completed in October 2024, is a much-appreciated addition to the Canadian Arctic's rare ship-to-shore infrastructure. “[It] remains a key asset for our operations, significantly improving accessibility. Where access was previously limited to roughly six hours per tidal cycle, the new infrastructure now allows continuous, 24/7 operations.

Last NEAS vessel to make the voyage to Deception Bay, Nunavik at the end of the 2025 Arctic sealift season.
Left to right: Claudia Lepage Proulx, Superintendent; Luc Fillion, Advisor, Health & Safety; and Peter Furlong, Storekeeper.

Un navire NEAS lors de l'ultime voyage dans la baie Déception, au Nunavik, à la fin de la saison 2025 de ravitaillement maritime dans l'Arctique.
De g. à dr. : Claudia Lepage Proulx, surintendante; Luc Fillion, conseiller, santé et sécurité; Peter Furlong, magasinier



«De même, le port d'Iqaluit [achevé en 2023] est une installation cruciale, dit NEAS. Il fournit un environnement maritime sûr qui rehausse l'efficacité opérationnelle, permettant un accès plus rapide aux communautés du Nord.»

Les acteurs du transport maritime dans l'Arctique ont insisté sur le besoin criant d'infrastructure moderne, y compris des moyens sûrs et efficaces de débarquer des cargaisons à terre, dans une déclaration envoyée au gouvernement du Canada le 4 novembre à la suite d'un déjeuner-conférence tenu le 10 octobre au Château Frontenac de Québec.

La déclaration était co-signée par Daniel Dagenais, PDG du groupe NEAS, Saul Polo, PDG d'Armateurs du Saint-Laurent, et David Rivest, PDG de Desgagnés Transarctik.

Entre autres problèmes de sécurité, de sûreté, de résilience économique et de développement durable mentionnés, la déclaration avançait que : «sans chaînes d'approvisionnement robustes, il n'est pas possible d'assurer la sécurité ni de livrer les biens essentiels attendus par la population et les entreprises de la région».

En réponse à une croissance constante et soutenue de la demande à l'égard de ses services, NEAS a ajouté un septième navire à sa flotte, le NM DOLFIJNGRACHT. Il a ainsi augmenté sa capacité de transport de 25 %. Le nouveau navire de cote glace peut transporter 1075 EVP, davantage que tout autre navire du groupe. Il est doté de trois grues combinables pouvant lever jusqu'à 240 tonnes.

Parmi les cargaisons transportées cette saison figurent des composants destinés à un projet d'énergie éolienne pour une communauté de la baie d'Hudson. «De plus, nous continuons de livrer des unités de logements modulaires et de rapporter des milliers de tonnes de ferraille au sud à partir de quatre communautés au Nunavik et au Nunavut», dit NEAS.

“Similarly, the Port of Iqaluit [completed in 2023] serves as a pivotal facility, providing a secure maritime environment and enhancing operational efficiency, enabling faster access to other northern communities,” NEAS says.

Arctic shipping stakeholders emphasized the crying need for modern infrastructure in the Arctic, including safe and efficient ways to move cargo from ships to shore, in a statement sent to the Government of Canada on November 4 following a breakfast-conference held on October 10 at the Château Frontenac in Québec City.

The statement was co-authored by Daniel Dagenais, President and CEO of NEAS Group, Saul Polo, CEO of the Armateurs du Saint-Laurent (St. Lawrence Shipoperators) and David Rivest, President and CEO of Desgagnés Transarctik.

Among other safety, security, economic resilience, and sustainable development issues mentioned, the statement emphasized that, “Without robust supply chains, there can be no safety, nor can the vital goods and services expected by residents and businesses be reliably delivered.”

Responding to “steady and sustained growth” in demand for its services, NEAS added a seventh ship, the MV DOLFIJNGRACHT, to its fleet in 2025, increasing the company's sealift cargo capacity by 25 percent. This ice-class cargo vessel can carry 1,075 TEUs – more than any of the company's other ships. It has three combinable cranes capable of lifting up to 240 metric tonnes.

Unusual cargo this past season include components for a wind energy project serving a community in Hudson Bay. “In addition, we continue to deliver modular housing and transport several thousand tonnes of scrap metal south from four communities in Nunavik and Nunavut,” NEAS says.

TRANSPORT MARITIME FIABLE, DU NORD AU SUD
LES GENS • COMMUNAUTÉ • SERVICE

DEPENDABLE MARINE CARRIER BOTH NORTH AND SOUTH
PEOPLE • COMMUNITY • SERVICE

1-877-225-6327 • SALES@NEAS.CA • NEAS.CA

ARCTIC GATEWAY GROUP

The Port of Churchill, an Arctic deepwater port with rail access to the continent, has been busy these past few years preparing to re-emerge as a player in Arctic shipping. Owned by the Arctic Gateway Group (AGG) it has made huge upgrades to the 1,300-kilometre-long Hudson Bay Railway (HBR) linking the port to Manitoba and Saskatchewan. In 2025 it tripled its critical minerals storage to 30,000 tonnes and has been undergoing major wharf refacing and modernisation; its grain terminal has a 140,000-tonne capacity.

Arctic Gateway Group (AGG) is “positioning Churchill to be Canada’s next major port,” says Chris Avery, President & CEO, AGG. “The port and railway are now fully Canadian-owned, led by 41 Indigenous and northern communities through OneNorth, who took over in 2018.”

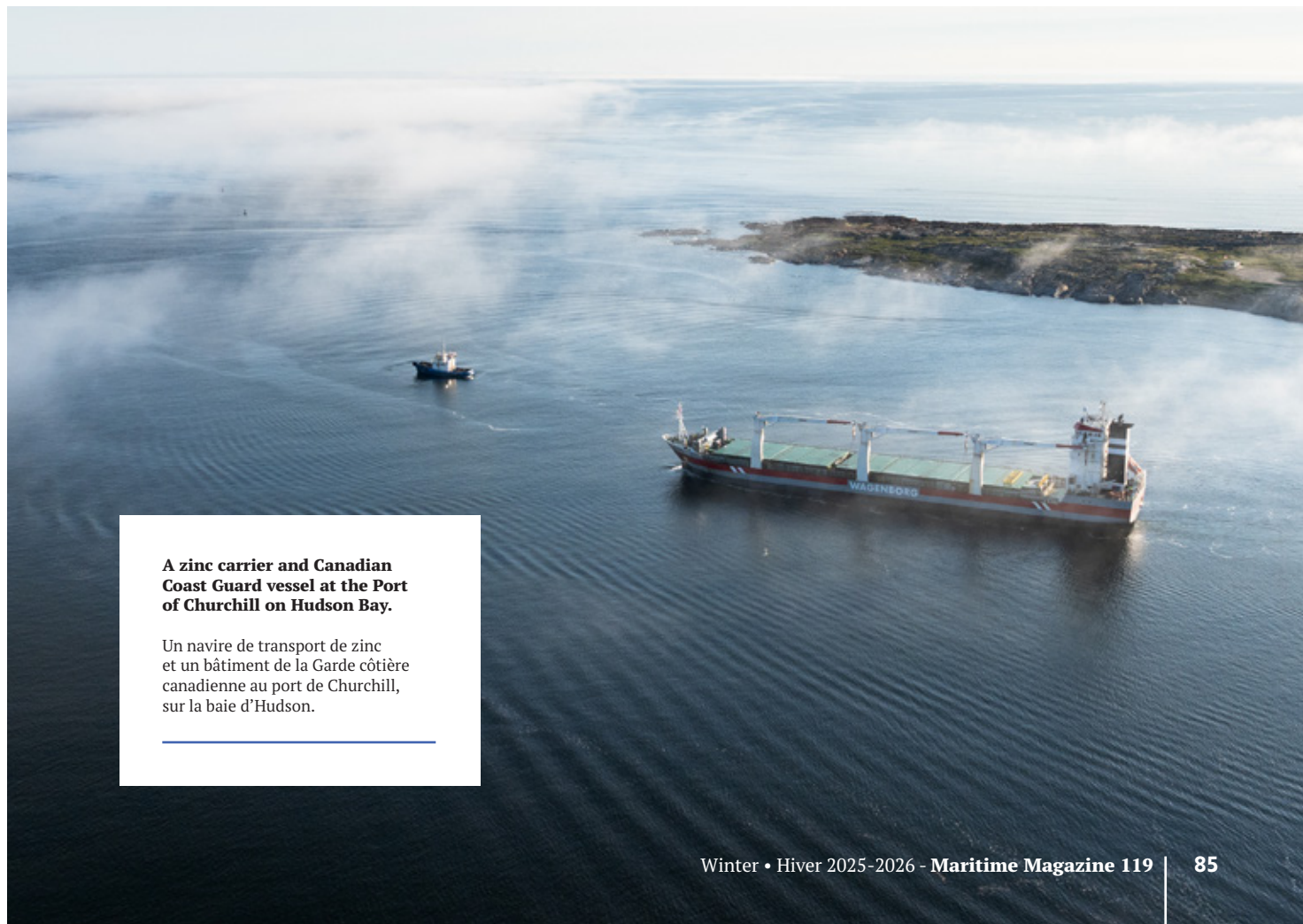
The port loaded a ship with critical minerals destined for Europe, loaded three Arctic resupply ships and hosted two cruise ships during the 2025 shipping season, which runs from late July to November. For example, Mr. Avery says, “A Nunavut Sealink and Supply Inc. (NSSI) vessel arrived in Churchill to load materials [such as construction equipment, essential goods, and building materials] destined for the Kivalliq Region along the western coast of Hudson Bay. All resupply cargo is transported north along the Hudson Bay Railway and loaded at the Port of Churchill.”

ARCTIC GATEWAY GROUP

Au port de Churchill, port en eau profonde de l’Arctique doté d’une liaison ferroviaire avec le continent, des préparatifs se poursuivent depuis quelques années pour rétablir son rôle dans le transport maritime en Arctique. Son propriétaire, l’Arctic Gateway Group (AGG), a réalisé d’importants travaux d’amélioration des 1300 km du Hudson Bay Railway (HBR) reliant le port au Manitoba et à la Saskatchewan. En 2025, il a triplé sa capacité de stockage de minéraux critiques, la portant à 30 000 tonnes. Il a aussi entrepris un projet majeur de resurfaçage et de modernisation des quais. Son terminal céréalier a une capacité de 140 000 tonnes.

AGG « positionne Churchill comme le prochain port majeur du Canada », dit Chris Avery, son PDG. « Le port et le chemin de fer sont maintenant entièrement de propriété canadienne, sur l’initiative de 41 communautés autochtones et nordiques qui, par l’entremise de OneNorth, en ont fait l’acquisition en 2018. »

Dans la saison de navigation de 2025, de juillet à novembre, le port a chargé un navire de minéraux critiques partant pour l’Europe et trois navires de ravitaillement dans l’Arctique, et il a reçu deux navires de croisière. De préciser M. Avery : « Un navire de Nunavut Sealink and Supply Inc. (NSSI) est arrivé à Churchill pour embarquer une cargaison [équipement de construction, biens essentiels, matériaux de construc-



A zinc carrier and Canadian Coast Guard vessel at the Port of Churchill on Hudson Bay.

Un navire de transport de zinc et un bâtiment de la Garde côtière canadienne au port de Churchill, sur la baie d’Hudson.



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

While the shipping season currently hovers around four months of the year, the AGG has ambitions to extend the season in pursuit of becoming a major player as an international port. According to a study reviewed in *UM Today*, a publication of the University of Manitoba, the Hudson Bay is already ice-free six months of the year and will be completely ice-free by 2100. A memorandum of understanding between AGG and Montreal-based Fednav, signed in August 2025, is designed to expedite AGG's goal of extending the shipping season.

"Our partnership with Fednav is focused on understanding what it would take to safely extend that season over time, including modern ice analysis, vessel requirements, and port readiness planning," Mr. Avery says.

"This [partnership] aligns with the recent joint announcement by the Province of Manitoba and the Government of Canada, which launched a feasibility study with the Arctic Research Foundation to examine icebreaking in Hudson Bay," Mr. Avery adds.

"Work is also underway with the University of Manitoba to better understand how climate change is altering Arctic marine conditions and what that means for the insurable international shipping season," Mr. Avery says. "Icebreaking may be part of the solution, but we are committed to a careful, evidence-based approach, and being ready for Canada's changing arctic climate." 

tion] destinée à la région de Kivalliq sur la côte ouest de la baie d'Hudson. Toutes les cargaisons de ravitaillement sont transportées au nord sur le chemin de fer de la baie d'Hudson, puis chargées à bord de navires au port de Churchill. »

La saison de navigation dure actuellement environ quatre mois, mais AGG vise à la prolonger afin de pouvoir devenir un acteur majeur comme port international. D'après une étude rapportée dans *UM Today*, une publication de l'Université du Manitoba, la baie d'Hudson est déjà libre de glace six mois de l'année, et le sera toute l'année d'ici 2100. Un protocole d'entente conclu en août 2025 entre AGG et la montréalaise Fednav devrait accélérer le but d'AGG de prolonger la saison de navigation.

« Notre partenariat avec Fednav vise à comprendre ce qu'il faudrait pour pouvoir prolonger graduellement la saison en toute sécurité, y compris en ce qui concerne des moyens modernes d'analyse des glaces, les caractéristiques des navires et la planification portuaire, dit M. Avery.

« [Ce partenariat] cadre bien avec la récente annonce conjointe de la Province du Manitoba et du gouvernement du Canada sur le lancement d'une étude de faisabilité qui sera réalisée avec la Fondation pour la recherche arctique, et qui examinera le déglacage dans la baie d'Hudson.

« Des recherches se poursuivent aussi avec l'Université du Manitoba pour mieux comprendre l'effet du changement climatique sur les conditions maritimes dans l'Arctique et les implications pour la saison de transport maritime international assurable. Le déglacage peut faire partie de la solution, mais nous tenons à procéder de façon prudente, en fonction de données probantes, et à être prêts pour le climat changeant de l'Arctique canadien. » 

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

ALGOMA CENTRAL CORPORATION algonet.com	61	PORT OF MONTREAL PORT DE MONTRÉAL port-montreal.com.....	45-46
BBC CHARTERING bbc-chartering.com	31	PORT OF TORONTO PORT DE TORONTO porttoronto.com/port-of-toronto	40
CHAMBER OF MARINE COMMERCE CHAMBRE DE COMMERCE MARITIME marinedelivers.com	24	PORT OF QUÉBEC PORT DE QUÉBEC portquebec.ca.....	48
CORPORATION OF LOWER ST. LAWRENCE PILOTS CORPORATION DES PILOTES DU BAS SAINT-LAURENT cpbsl.ca	55	PORT OF SEPT-ÎLES PORT DE SEPT-ÎLES portsi.com	52
CSL cslships.com.....	1	PORT OF THUNDER BAY portofthunderbay.ca	38
DESGAGNÉS desgagnes.com	<i>Inside Front Cover / Couverture intérieure avant</i>	PORT OF TROIS-RIVIÈRES PORT DE TROIS-RIVIÈRES porttr.com	53
EUROMARITIME 2026 EUROMARITIME 2026 Parc Chanot - Marseille.....	20	PORT OF VALLEYFIELD PORT DE VALLEYFIELD portvalleyfield.com	78
FEDNAV fednav.com	33	QSL qsl.com	77
GREAT LAKES PILOTAGE AUTHORITY ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS glpa-apgl.com	26	ROTAINER (CRS-CONTAINER ROTATION SYSTEMS) rotainer.com.....	<i>Back Cover / Couverture arrière</i>
GREENTECH 2026 green-marine.org/greentech	6	SHIPPING FEDERATION OF CANADA FÉDÉRATION MARITIME DU CANADA shipfed.ca	23
HOPA PORTS – Hamilton-Oshawa Port Authority PORTS APHO – Administration portuaire de Hamilton-Oshawa hopaports.ca	35	SLS - ST. LAWRENCE SHIPOPERATORS ASL – ARMATEURS DU SAINT-LAURENT armateurs.ca	86
LOGISTEC logistec.com	75	SPLIETHOFF spliethoff.com	63
MGT – MONTRÉAL GATEWAY TERMINALS PARTNERSHIP MGT – SOCIÉTÉ TERMINAUX MONTRÉAL GATEWAY mtrtml.com/login.php	19	STERLING FUELS sterlingfuels.ca.....	34
NEAS GROUP - NUNAVUT EASTERN ARCTIC SHIPPING neas.ca.....	84	THE ST. LAWRENCE SEAWAY MANAGEMENT CORPORATION CORPORATION DE GESTION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT hwyh2o.com.....	16
OCEAN GROUP GROUPE OCÉAN groupeocean.com.....	<i>Inside Back Cover / Couverture intérieure arrière</i>	TURKISH SHIP YACHT AND MARINE SERVICES EXPORTERS' ASSOCIATION theartonwater.com.....	4
OCEANEX oceanex.com.....	42	URGENCE MARINE ENVIRONMENT ume-qc.com	51
PORT OF JOHNSTOWN PORT DE JOHNSTOWN portofjohnstown.com	36	VALPORT/DESGAGNÉS LOGISTIK-VALPORT valport.ca	78
PORT OF MONROE portofmonroe.com	60		





OCEAN

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

**MAJOR SUPPLIER OF INTEGRATED
MARINE SOLUTIONS**



ROTATE

WITH ROTAINERS®

World's Most Recognised Brand in Containerised Bulk Handling



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