

Maritime Magazine

maritimemag.com

SPRING • PRINTEMPS 2026

U.S. MIDWEST

Strategic market meeting challenges in complex times

Un marché stratégique relève les défis dans une période compliquée

CANADA'S SHIPYARDS EXECUTING FULL SLATE OF ORDERS

LES CHANTIERS NAVALS DU CANADA TRAVAILLENT À PLEIN RÉGIME



1936 - 2026 ans - years

St. Lawrence Ship Operators
on course to expand opportunities

Les Armateurs du Saint-Laurent
veulent élargir leurs horizons



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.





CANADA STEAMSHIP LINES



FÉLICITATIONS À
ARMATEURS DU SAINT-LAURENT
POUR UN HÉRITAGE QUI FAIT
PROGRESSER NOTRE INDUSTRIE
DEPUIS **90 ANS!**

CONGRATULATIONS TO
ST. LAWRENCE SHIP OPERATORS
ON **90 YEARS** OF DRIVING
OUR INDUSTRY FORWARD!



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
Tel.: + 1 514 -937-9009

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

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

Authors have sole responsibility for their texts. Readers are cordially invited to submit suggestions, criticisms or relevant articles. Articles must be unpublished. However, we reserve the right to review or retouch any text accepted by the editorial committee. No part of this magazine can be reproduced without written authorization.

Les textes n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs. Nos lecteurs sont cordialement invités à soumettre suggestions, critiques ou articles pertinents. Ces derniers doivent être inédits. Toutefois, nous nous réservons le droit de corriger ou de retoucher les textes qui seront acceptés par le comité de rédaction. Le contenu de la revue ne peut être reproduit sans autorisation écrite.

Dépôt légal / *Copyright*:
Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2006
ISSN-1201-5415

SUBSCRIBE / S'ABONNER

On our Website / *Sur notre site Web*
maritimemag.com

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

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

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

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

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



In solidarity
Solidaires

COLUMNS / CHRONIQUES

- 5 **FIRST WATCH / PREMIÈRE BORDÉE**
Leo Ryan
- 13 **GREEN HORIZONS / ÉCHOS VERTS**
Julie Gedeon
- 17 **ATLANTIC HORIZONS / ÉCHOS DE L'ATLANTIQUE**
Tom Peters
- 19 **PACIFIC HORIZONS / ÉCHOS DU PACIFIQUE**
Colin Laughlan
- 22 **EUROPE HORIZONS / ÉCHOS D'EUROPE**
Nick Savvides
- 24 **ARCTIC HORIZONS / ÉCHOS DE L'ARCTIQUE**
Carroll McCormick



58



St. Lawrence Ship Operators
on course to expand opportunities
Les Armateurs du Saint-Laurent
veulent élargir leurs horizons

88 **ADVERTISERS / ANNONCEURS**



26

M DOSSIER

U.S. MIDWEST
MIDWEST AMÉRICAIN

**Strategic market
meeting challenges
in complex times**

**Un marché stratégique
relève les défis dans
une période compliquée**

Brent Frederick

76

M DOSSIER

Carroll
McCormick

**Canada's shipyards
Thriving on a wide
variety of orders**

**Chantiers navals du Canada
Une variété de commandes
alimente l'activité**



COVER / COUVERTURE

As the fabled Chicago River runs quietly through downtown, one marvels at the remarkable view of unique architectural gems and the soaring buildings rising to the sky symbolizing Chicago's stature as the commercial, financial and transportation capital of the Midwest.

En descendant la célèbre rivière Chicago qui coule paisiblement à travers le centre-ville, on ne peut que s'émerveiller à la vue des perles architecturales et des gratte-ciel qui reflètent l'importance de Chicago en tant que capitale du commerce, de la finance et des transports dans le Midwest américain.

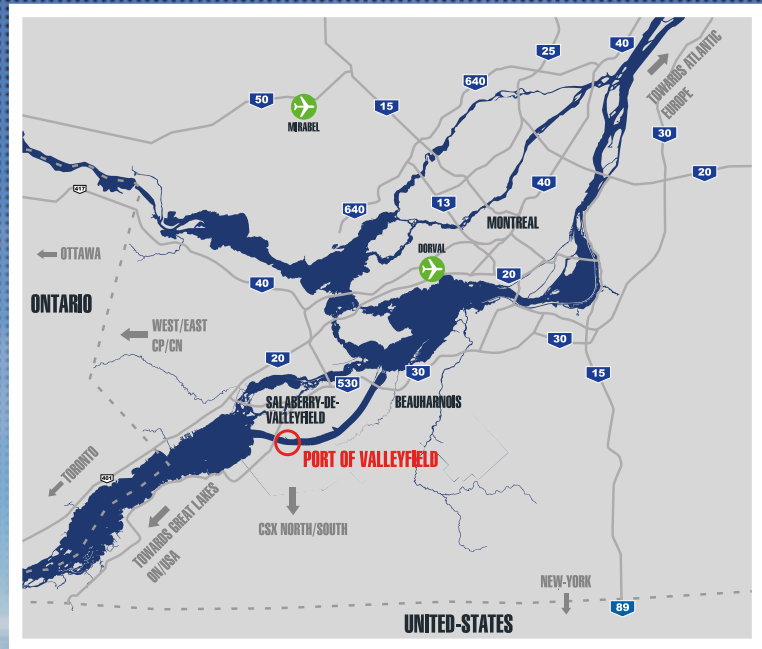
Photo: Dreamstime

Port of Valleyfield

At the heart of a transportation and logistics hub



LOGISTIK
VALLEYFIELD



Contact us to learn more

portvalleyfield.com
desgagneslogistik.com

Latitude 45.228634 | Longitude -74.0895



FIRST WATCH – PREMIÈRE BORDÉE

Striking image of the awesome “absolute wilderness” site of Jameson Land Basin in eastern Greenland where the Desgagnés specialized beach-landing and logistics services will play a key role.

Image saisissante de la nature sauvage, dans le bassin de Jameson Land de l’est du Groenland, où Desgagnés fournira d’essentiels services spécialisés de débarquement sur les plages et de logistique.



Leo Ryan

Editor/Rédacteur en chef *Maritime Magazine*

Desgagnés to play strategic logistics role for massive Greenland oil project

Desgagnés jouera un rôle stratégique dans la logistique d’un grand projet pétrolier au Groenland

Une aventure unique de transport international de cargaisons spéciales mettant en jeu une compagnie maritime canadienne démarrera en septembre. Le groupe québécois Desgagnés, reconnu pour sa capacité de livrer du fret dans l’Arctique, a été chargé de transporter du matériel de forage, entre autres, pour le lancement de l’exploration pétrolière dans l’énorme bassin de Jameson Land, région isolée de l’est du Groenland. Le bassin s’étend sur quelque 2 millions d’acres, et il contiendrait un des plus importants gisements pétroliers terrestres non exploités au monde – plus de 13 milliards de barils.

What has emerged as a unique international project cargo adventure involving a Canadian shipping company is scheduled to enter its operational phase in September. Quebec-based Groupe Desgagnés, whose expertise in supplying cargo to Arctic communities is widely recognized, has been enlisted to transport drilling and other equipment for initial oil exploration efforts in eastern Greenland’s gigantic, remote Jameson Land Basin. Spanning roughly 2 million acres, this basin is estimated to contain one of the most significant undeveloped onshore oil plays in the world – reportedly more than 13 billion barrels.

© PELICAN/MARCH GL

Harness The Great Lakes Trade Corridor

Let your cargo flow on our 3,700km marine highway straight into the industrial heartland of North America.

Highway H₂O delivers a smarter, more direct route, getting your cargo closer to its final destination faster and more efficiently.

WHY CHOOSE HIGHWAY H₂O

- Direct access to key industrial markets
- Ideal for over-dimensional challenges and heavy-lift cargo
- Safe, reliable, and efficient transit
- Reduce congestion and transportation costs

Move your cargo with confidence and keep your business moving forward.

Plan your route today at www.hwyh2o.com



Le bassin de Jameson Land fait l'objet d'une intense activité de prospection et de recherche depuis des décennies. La pétrolière ARCO, peu après sa découverte du champ pétrolifère géant de la baie Prudhoe en Alaska, a investi l'équivalent de plus de 275 millions de dollars pour évaluer le bassin. Malgré tout, aucun forage n'y avait été effectué, faute de conjoncture économique propice. Son immense potentiel restait intact.

En février dernier, l'équipe de direction à l'origine de la création de la Greenland Energy Company a annoncé la conclusion d'un accord logistique stratégique avec Desgagnés visant le transport de marchandises pour des opérations de forage dans le bassin de Jameson Land, en coordination avec Royal Arctic Line, société titulaire de la licence exclusive pour la logistique maritime au Groenland.

L'accord porte sur le transport par navire spécialisé de cote glace et la capacité de débarquement sur les plages arctiques, ce qui est nécessaire à l'acheminement de l'équipement et du personnel pour l'un des projets pionniers les plus attendus de l'industrie. Desgagnés regroupera des opérations au port de Valleyfield. C'est là que par exemple, il recevra un appareil de forage transporté par camion à partir de l'Alberta, et c'est de là qu'il l'enverra au Groenland. C'est aussi à Valleyfield que seront réunies des marchandises essentielles telles que carburant, aliments, logements et lubrifiants pour la machinerie.

«Une logistique arctique fiable est essentielle à la mise en œuvre de projets dans cette région», a déclaré Robert Price, PDG de Greenland Energy. La société a été établie en mars par le regroupement des sociétés Pelican Holdco, Inc., Greenland Exploration Limited et March GL Company.

«Opérer dans l'Arctique exige un profond respect pour la population, l'environnement et la complexité technique de la région, a déclaré Louis-Marie Beaulieu, président du conseil d'administration et PDG de Desgagnés. Notre collaboration avec l'équipe de Greenland Energy reflète un engagement commun

The Jameson Land Basin has been the focus of extensive exploration and research for decades. ARCO, shortly after its discovery of the giant Prudhoe Bay oil field in Alaska, invested the equivalent of more than \$275 million in today's dollars to evaluate the Jameson Land Basin. But despite early initiatives, Jameson remained undrilled due to corporate and macroeconomic conditions of the time, leaving its huge potential intact.

This past February, the leadership team behind the formation of Texas-based Greenland Energy Company announced that a strategic logistics agreement had been concluded with Desgagnés to support the transportation of cargo for upcoming drilling operations in the Jameson Land Basin with coordination from and approval by Royal Arctic Line, Greenland's exclusive license holder for maritime logistics.

The agreement covers the specialized ice-class vessel and arctic beach-landing capacity required to mobilize equipment and crews for one of the industry's most anticipated frontier projects. Desgagnés will consolidate operations at the Port of Valleyfield, where it will notably receive a drilling rig trucked from Alberta for shipment to Greenland. At Valleyfield too, essential items for self-sufficiency will be consolidated, including fuel, food, accommodations and lubricant for machinery.

"Reliable Arctic logistics are the backbone of execution in this region," said Robert Price, CEO of Greenland Energy Company established in March through the business combination of Pelican Holdco, Inc., Greenland Exploration Limited, and March GL Company.

"Operating in the Arctic requires deep respect for the region's population, environment, and its technical complexity," was to comment Louis-Marie Beaulieu, Chairman of the Board and CEO of Desgagnés. "Our collaboration with the Greenland Energy team reflects a shared commitment to safety and the long-term prosperity of northern communities. We also value our operational alignment and collaboration with Royal

Equipped with two cranes and with lifting capacity of 500 tons, the *Miena Desgagnés*, flying a Canadian flag with Canadian crew, will be anchoring as close as possible to the shore for delivering cargo by barge.

Le *Miena Desgagnés*, doté de deux grues et d'une capacité de levage de 500 tonnes, navigue sous pavillon canadien, avec un équipage canadien. Il sera ancré aussi près que possible du rivage, d'où sa cargaison sera transportée par barge.





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

envers la sécurité et la prospérité à long terme des communautés nordiques. Nous attachons également une grande importance à notre alignement opérationnel et notre collaboration avec Royal Arctic Line pour garantir la sécurité, la conformité et la complémentarité des capacités. Nous sommes fiers de contribuer à la réalisation d'un des projets énergétiques les plus ambitieux au monde.»

Le navire qui sera affecté sera probablement le bâtiment polyvalent *Miena Desgagnés*. Il est doté de deux grues d'une capacité de 500 tonnes, et il sera ancré aussi près que possible du rivage, d'où sa cargaison sera transportée par barge.

Des défis particuliers dans un lieu «absolument sauvage»

En entrevue avec le *Maritime Magazine*, Étienne Duchesne, gestionnaire de projet de développement des affaires, s'est exprimé sur les défis particuliers que présente le projet au Groenland.

«Desgagnés est fier d'avoir été choisi pour ce projet extrêmement exigeant, précise-t-il d'emblée. Cela témoigne d'une confiance dans l'expérience arctique et les capacités opérationnelles de Desgagnés.

«Ce contrat est stimulant pour nos équipes, et nous l'abordons à la fois avec enthousiasme et humilité. Nous sommes emballés de pouvoir contribuer, mais nous savons aussi très bien que le succès sera mesuré selon l'exécution rigoureuse, en toute sécurité, dans un des environnements opérationnels les plus difficiles au monde.»

M. Duchesne explique que la côte est du Groenland présente des conditions uniques, différentes de celles près de lieux habités de l'Arctique canadien.

«Le lieu du projet est absolument sauvage, loin de toute infrastructure permanente, de services d'urgence ou de communautés. Tout en étant isolé, il a été choisi soigneusement au terme d'une planification détaillée et d'évaluations sur place, de façon à assurer la faisabilité opérationnelle et la responsabilité

Robert Price

CEO of Greenland Energy Company, stresses that "reliable Arctic logistics are the backbone of execution in this region."

PDG de la société Greenland Energy, insiste: «Une logistique arctique fiable est essentielle à la mise en œuvre de projets dans cette région».



Arctic Line to ensure safety, compliance, and complementary capabilities. We are proud to help enable one of the most ambitious energy projects in the world."

The vessel deployed will likely be the multi-purpose *Miena Desgagnés*, which is equipped with two cranes with lifting capacity of 500 tons and will be anchoring as close as possible to the shore prior to delivering cargo by barge.

Special challenges in 'absolute wilderness' site

In an interview with *Maritime Magazine*, Etienne Duchesne, Business Development Project Manager, shared his views on the special challenges of the Greenland undertaking.

"Desgagnés is proud to have been selected for this highly demanding project, which reflects the confidence placed in Desgagnés' Arctic experience and operational capabilities," he began.

"Securing the contract is an exciting one for our teams, and one we approach with both enthusiasm and humility. While we are excited to contribute, we are also very conscious that success will ultimately be measured by safe, disciplined execution in one of the world's most challenging operating environments."

In reply to a question from *Maritime Magazine*, Mr. Duchesne then outlined how the east coast of Greenland presents a unique set of conditions that differ from operations near inhabited Arctic communities in Canada.

"The project site is located in absolute wilderness, far from any permanent infrastructure, emergency services, or communities. While the location may appear remote, it has

©GREENLAND ENERGY COMPANY



©DESAGNÉS

Etienne Duchesne

Business Development Project Manager, Groupe Desgagnés, underlines how the unique conditions on the east coast of Greenland differ widely from operations near inhabited communities in Canada's Arctic.

Étienne Duchesne, gestionnaire de projet de développement des affaires, Groupe Desgagnés, explique que la côte est du Groenland présente des conditions uniques, très différentes de celles près de lieux habités de l'Arctique canadien.

been carefully selected through extensive planning and on site assessments to ensure operational feasibility and environmental responsibility. Nothing about the operation is improvised.”

Turning to the local navigational conditions, Mr. Duchesne said: “Operating along the Denmark Strait involves sometimes working in uncharted waters, rapidly changing weather systems, strong currents, and significant swell exposure. Forecasting certainty is limited, and vessels must be prepared to adapt continuously to evolving conditions.”

“In Greenland, everything must be self contained,” he stressed. “Access to the site for technical teams requires chartered aircraft, helicopter support, and carefully controlled beach landing and lightering operations. Specialized tugs and barges will be used to transfer heavy equipment ashore from vessels anchored offshore, following Desgagnés’ proven Arctic lightering principles.

“Preparation has therefore been paramount. Dedicated scouting voyages, satellite supported seabed analysis, and early collaboration with local Greenlandic partners have all been essential to reducing uncertainty. Once on site, crews will continuously monitor depths, tides, and seabed behaviour, relying on experience, discipline, and conservative decision making. In such conditions, there is no margin for error.”

In conclusion, Mr. Duchesne stated: “This project stands out for its scale and the level of preparation it demands. While Desgagnés has over 50 years of Arctic operating experience, including work in Greenland, we remain pragmatic. Arctic operations are always governed by weather, ice, and sea conditions. Safety will continue to take precedence over schedules as the project moves from planning to execution.” **M**

Oil naturally seeping out of the ground of the remote peninsula in eastern Greenland offers evidence of one of the most massive undeveloped onshore oil plays in the world.

Le pétrole émergeant naturellement du sol de la péninsule isolée de l’est du Groenland trahit la présence de ce qui pourrait être un des plus importants gisements pétroliers terrestres non exploités au monde.

environnementale. Rien dans cette opération n’est improvisé.»

Quant aux conditions locales de navigation, dit M. Duchesne : « Dans le détroit de Danemark, il s’agit parfois de travailler dans des eaux mal connues, avec une météo changeant rapidement, de forts courants et une exposition importante à la houle. Il y a peu de certitude dans les prévisions, et les navires doivent être prêts à s’adapter continuellement à des conditions variables.

« Au Groenland, tout doit être autonome, insiste-t-il. L’accès des équipes techniques au lieu exige des aéronefs affrétés, un soutien par hélicoptère et des opérations soigneusement contrôlées de débarquement sur la plage et de déchargement. Des remorqueurs et des chalands spécialisés seront utilisés pour apporter l’équipement lourd à terre à partir de navires ancrés près du rivage, en suivant les principes éprouvés de Desgagnés pour le déchargement en Arctique.

« La préparation a donc été primordiale. Des voyages de reconnaissance, une analyse des fonds marins assistée par satellite et une collaboration précoce avec des partenaires groenlandais ont tous été essentiels pour réduire l’incertitude. Une fois sur place, les équipages surveilleront continuellement la profondeur de l’eau, les marées et les changements des fonds marins. Ils tireront parti de leur expérience et ils feront preuve de rigueur et de prudence dans leurs décisions. Dans de telles conditions, il n’y a pas de place à l’erreur. »

En conclusion, de dire M. Duchesne : « Ce projet se distingue par son envergure et le niveau de préparation qu’il demande. Desgagnés compte plus de 50 ans d’expérience opérationnelle dans l’Arctique, y compris au Groenland, mais nous restons pragmatiques. Dans l’Arctique, les opérations sont toujours soumises aux conditions de météo, de glace et de mer. La sécurité aura toujours préséance sur les horaires quand le projet passera de la planification à l’exécution. » **M**



©GREENLAND ENERGY CORPORATION

SEPTEMBER 15-17
SEPTEMBRE

Windsor, ON

CONFÉRENCE
Ports Canada
CONFÉRENCE



PORT
WINDSOR

REGISTER NOW!
INSCRIVEZ-VOUS
MAINTENANT!

Ports Canada 2026 in Windsor will bring experts and guests to focus on how the marine sector can remain competitive and contribute to Canada's economic security.

With content that is nationally relevant, Ports Canada 2026 will also have Great Lakes-focused sessions, and concurrent sessions for the first time.

Key Themes and Sessions Content:

- Direction for Ports in Securing Canada's Economic Future
- Global Economic and Trade Outlook
- Keynote Speech from a Global Port CEO
Insights from the Baltic
- Windsor-Detroit: A Cross-Border Partnership
- Environment and Sustainability: Port Water and Land Use
- Maximizing Canada's Third Trading Corridor: Strengthening the Great Lakes-St. Lawrence Seaway

Ports Canada 2026 à Windsor réunira des experts et des invités qui se pencheront sur la façon dont le secteur maritime peut demeurer concurrentiel et contribuer à la sécurité économique du Canada.

Avec un contenu d'envergure nationale, Ports Canada 2026 proposera également des séances axées sur les Grands Lacs, ainsi que, pour la première fois, des séances simultanées.

Principaux thèmes et contenus des séances :

- Orientation des ports pour assurer l'avenir économique du Canada
- Perspectives économiques et commerciales mondiales
- Discours principal d'un PDG de port international : perspectives de la Baltique
- Windsor-Détroit : un partenariat transfrontalier
- Environnement et durabilité : utilisation des eaux et des terres portuaires
- Maximiser le troisième corridor commercial du Canada : renforcer la Voie maritime des Grands Lacs-Saint-Laurent



Association of
Canadian Port
Authorities

Association des
administrations
portuaires canadiennes

www.portscanada.ca



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
ALLIANCE VERTE**

green-marine.org/greentech



The Port of Montreal has been installing shore power to accommodate rising demand.

Le Port de Montréal a développé l'alimentation électrique à quai pour répondre à une demande croissante.



Julie Gedeon

AI energy thirst
is changing the dynamics for power generation

La soif d'énergie de l'IA
transforme la production d'électricité

L'organisme *Oceans North* a récemment publié un rapport soulignant la faible utilisation de l'alimentation électrique à quai dans les ports canadiens. Plus de 95 % des navires continuent de faire tourner des moteurs diesel à quai.

Le rapport, préparé en février dernier par la firme Dunskey Énergie + Climat, presse Ottawa de donner aux administrations portuaires le moyen de collaborer avec des services publics afin, d'ici 2035, de doter tous les quais du nécessaire pour alimenter les navires en électricité.

Oceans North recently published a report on how little shore power is used at Canadian ports. More than 95% of vessels still run diesel engines at berth.

Prepared by Dunskey Energy + Climate Advisors, the report last February calls on Ottawa to give port authorities the means to collaborate with utilities to equip all berths for shore power by 2035.

In a response published on March 3 on *Maritime Magazine's* news platform, the Association of Canadian Port Authorities noted that the "17 port authorities are actively expanding shore power where it makes sense



LA FORCE DU TRANSPORT MARITIME

SUR LE SAINT-LAURENT
ET AU-DELÀ

THE STRENGTH OF MARITIME TRANSPORT

ON THE ST. LAWRENCE RIVER
AND BEYOND

Les Armateurs du Saint-Laurent rassemblent des entreprises qui jouent un rôle essentiel dans la fluidité du transport maritime et le développement économique du Québec.

The St. Lawrence Shipoperators bring together companies that play an essential role in the smooth flow of maritime transportation and Québec's economic development.



Dans une réponse publiée le 3 mars sur la plateforme d'actualités du *Maritime Magazine*, l'Association des administrations portuaires canadiennes (AAPC) notait que les 17 administrations portuaires s'emploient à étendre l'alimentation à quai là où il est intéressant de le faire dans le cadre de leurs engagements en matière de durabilité. L'AAPC affirme que prévoir l'alimentation électrique à tous les postes à quai, à un coût prohibitif, n'est pas nécessairement le meilleur investissement dans l'infrastructure.

Un des grands facteurs est la disponibilité future d'électricité à prix abordable, vu notamment la hausse fulgurante des besoins des centres de données de l'IA. Selon l'Institut d'action climatique RBC, si tous les projets de centres de données à l'étude se concrétisent, ils représenteront d'ici 2030 14% des besoins totaux en électricité au Canada, et de 12 à 15% aux États-Unis.

La *North American Electric Reliability Corporation* prévient que des fluctuations extrêmes de la consommation électrique dans la « formation » de modèles d'IA pourraient déclencher des pannes en cascade. Aussi, l'inquiétude augmente quant à la façon dont les besoins de l'IA en électricité peuvent engendrer de la pollution et taxer les ressources en eau.

Les besoins de l'IA grimpent alors que diverses régions font déjà face à une augmentation de la demande d'électricité du fait de la croissance démographique, de l'électrification des transports et de la volonté de décarboniser l'industrie lourde, fait remarquer Mackenzie Bullock, vice-président principal et responsable national en matière d'énergie renouvelable, BFL Canada services de risques et assurances inc.

Sous la présidence Trump, les États-Unis freinent nettement leur transition vers l'énergie propre. « Le Canada devrait devenir plus attrayant pour les investissements dans l'énergie renouvelable, vu le contexte politique américain et les dépenses promises par le gouvernement libéral pour une infrastructure plus écologique », dit M. Bullock.

Les modèles financiers pour les produits d'énergie renouvelable ont dépendu en partie de subventions, de crédits fiscaux ou de taux préférentiels d'intérêt ou de taxe de vente, parce qu'ils sont initialement plus coûteux. « Les financiers appuient ces projets selon un modèle sans recours, ajoute M. Bullock. Si un port obtient un financement partiel pour un parc éolien de la part du gouvernement, les autres financiers voudraient une assurance couvrant leur investissement, ne pouvant pas compter sur les garanties de l'administration portuaire ou du gouvernement si le projet aboutit en détresse financière. »

Les pertes ont été relativement faibles dans les projets d'énergie propre, mais les investisseurs se méfient quand même des risques, avec le réchauffement planétaire. Des modèles sont prévus pour tout analyser, depuis les feux de forêt jusqu'aux inondations et aux tornades.

Certains risques sont jugés trop coûteux à assurer. Voilà pourquoi certaines installations solaires du Texas n'étaient pas couvertes pour les tempêtes de grêle et ont subi des pertes en 2019 et 2024.

L'avènement des petits réacteurs modulaires

Aux États-Unis, des investissements dans l'énergie renouvelable sont suspendus malgré la montée des besoins en énergie. « On s'attend à ce que des petits réacteurs modulaires [PRM] viennent combler une bonne part des besoins,

as part of their sustainability commitments alongside other initiatives." The ACPA said installing shore power at all berths at prohibitive costs may not represent in many cases the most effective use of infrastructure investment.

A huge factor will be affordable power availability, especially with AI computing's skyrocketing demands. If all data-centre projects currently being reviewed proceed, they'd account for 14% of Canada's total power needs by 2030, and 12-15% in the United States, according to the RBC Climate Action Institute.

The *North American Electric Reliability Corporation* warns of extreme fluctuations during AI models 'training' that could spark domino outages. Concern is also mounting about how polluting and/or water-depleting AI-powering demands can become.

AI's demands are burgeoning as various regions face greater electricity needs for population growth, electrified transportation, and the aims to decarbonize heavy industry, says Mackenzie Bullock, senior vice-president and national practice leader for renewable energy at BFL Canada Risk and Insurance Services Inc.

Under the Trump administration, the U.S. is seeking to markedly halt its clean energy transition. "Canada is expected to be more attractive to renewable energy investors because of the U.S. political environment, and the promised spending by the Liberal government on greener infrastructure," Mr. Bullock says.

Financial models for renewable energy products have depended on partial subsidies, tax credits or preferential interest/sales rates because they're initially more expensive. "Financiers back these projects through a non-recourse model," Mr. Bullock adds. "If a port obtained partial government funding for a wind-farm, the other financiers would seek insurance to cover their investment without the ability to rely on the financial parental guarantees from the port authority or government should the project end up in financial distress."

While losses on clean energy projects have been relatively low, investors are nonetheless scrutinizing the risks with the planet's warming. Everything from wildfires to flooding to tornadoes is being analytically modelled.

Some risks are deemed too expensive. It's why some Texan solar installations weren't covered for unlikely hailstorms and endured losses in 2019 and 2024.

Advent of small modular reactors

U.S. renewable energy investments are being paused despite rising power demands. "A lot of requirements are expected to be met with small modular reactors of nuclear power," Mr. Bullock relates. "While still expensive to produce, SMRs along with a return to increased traditional power are on the horizon for the next five years."

Wind and solar assets can be vulnerable, which is why financiers want them insured. Solar panels can be damaged by wind, or the weight of snow. "Risk engineering consultants describe wind turbines as basically the equivalent of putting a school bus 100 metres in the air exposed to all the elements," Mr. Bullock says.

SMRs present low risk, but – and it's a big one – their use doesn't always enjoy social licence. The slim but real possibility of a nuclear meltdown unnerves folks. While nuclear waste can safely be stored on site until its permanent disposal in deep geological repositories, its proliferation might not meet with public approval.


The rate of recycling solar panels is low – only 10% - due to cheaper landfill costs, but advanced processes can recycle up to 95% of the materials by weight. As for wind turbines, 85-95% is recyclable by mass, if there's will.

SMRs make sense in some instances. "They can provide a steady source of power at a remote port or Northern mine site on a temporary basis during a large construction project," Mr. Bullock notes.

It's important to track where new power goes. "More projects are being planned with a contract signed directly with datacentre operators as opposed to with utilities," Mr. Bullock explains.

Some projects intended strictly for AI centres have been rejected by energy boards or courts in Canada and the U.S. There's also been some attempt to block them altogether.

As for modest renewable energy projects - rooftop panels or a few turbines – Canada offers an investment tax credit that equates to roughly 30% of such assets. "That's become a huge driver because it makes smaller projects – including ports seeking to generate some of their power – more viable," Mr. Bullock says.

There, too, there are risks, such as wind damage to rooftop panels or water infiltration through framework bolts. "At a port that would presumably be reliant on the power generated, you also have to be mindful of risks emanating from dangerous goods in storage such as tires, aerosols or flammable liquids under a solar roof," Mr. Bullock shares. 

dit M. Bullock. Bien qu'ils soient encore coûteux à produire, les PRM pointent à l'horizon dans les cinq années à venir, en même temps que remonteront des sources traditionnelles d'électricité.»

Les installations éoliennes et solaires peuvent être vulnérables, et les financiers veulent qu'elles soient assurées. Les panneaux solaires peuvent être endommagés par le vent ou le poids de la neige. Quant aux éoliennes, «les analystes des risques décrivent les turbines comme l'équivalent d'un bus scolaire juché à 100 mètres du sol, exposé à tous les éléments», dit M. Bullock.

Les PRM présentent peu de risque, mais un grand inconvénient : ils n'ont pas toujours l'acceptabilité sociale. Le risque d'accident nucléaire est très faible, mais inquiète le public. Les déchets nucléaires peuvent être stockés sur place en toute sécurité avant d'être enfouis dans des dépôts géologiques profonds, mais il reste le problème de leur prolifération.


Le taux de recyclage des panneaux solaires est faible, à peine 10 %, parce que l'enfouissement est peu coûteux. Cependant, des procédés de pointe peuvent recycler jusqu'à 95 % des matériaux, selon le poids. Quant aux éoliennes, elles sont recyclables de 85 à 95 % selon la masse, si la volonté y est.

Les PRM sont un bon choix dans certains cas. «Ils peuvent fournir une source stable d'électricité pour un port isolé ou une mine dans le Nord, à titre temporaire pendant un grand projet de construction», estime M. Bullock.

Il est important de savoir où va l'électricité de nouveaux projets. «Davantage de projets sont prévus avec un contrat pour fournir directement des centres de données plutôt que les services publics», explique M. Bullock.

Certains projets destinés uniquement à des centres d'IA ont été rejetés par des commissions de l'énergie ou des tribunaux au Canada et aux États-Unis. Il y a aussi eu des tentatives de les interdire entièrement.

Quant aux petits projets d'énergie renouvelable – panneaux sur le toit ou quelques turbines –, le Canada offre un crédit d'impôt à l'investissement représentant environ 30 % de tels actifs. «C'est devenu un énorme incitatif, parce que les plus petits projets – y compris des ports qui veulent produire une partie de leur électricité – en sont plus viables», dit M. Bullock.

Là aussi, il y a des risques. Le vent peut endommager les panneaux, ou l'eau peut s'infiltrer par leurs fixations sur le toit. «À un port qui compterait sur l'électricité produite, il faut aussi tenir compte des risques posés par des marchandises dangereuses, comme des pneus, des aérosols ou des liquides inflammables, entreposés sous un toit solaire», note M. Bullock. 



Mackenzie Bullock

Senior vice-president and national practice leader for renewable energy at BFL Canada Risk and Insurance Services Inc.

Vice-président principal et responsable national en matière d'énergie renouvelable, BFL Canada services de risques et assurances inc.



Aerial photo of the Port of Sydney
Vue aérienne du port de Sydney



Tom Peters

Port of Sydney on radar screen as potential maintenance hub for polar icebreakers

Le port de Sydney pourrait accueillir un centre d'entretien de brise-glaces polaires

Le gouvernement fédéral semble pencher pour le port de Sydney, en Nouvelle-Écosse, comme futur centre d'entretien des deux nouveaux brise-glaces de la Garde côtière canadienne actuellement en chantier.

Les navires patrouilleront l'Arctique à l'année longue. Ils sont en construction aux chantiers navals Seaspan à Vancouver et Davie à Lévis (Québec). À Lévis, le **NGCC Innaryuaq** devrait être livré en 2030; à Vancouver, le **NGCC Arpatuuq** devrait l'être en 2032. Les deux bâtiments sont construits dans le cadre de la Stratégie nationale de construction navale du Canada. Selon les estimations, ils coûteront en tout 8,5 milliards de dollars. Les fonds viendront du ministère de la Défense nationale, ce qui aidera à réaliser l'engagement pris par le premier ministre Carney envers l'OTAN, d'affecter 2% du produit intérieur brut (PIB) du Canada à la défense. Cet engagement représente quelque 63 milliards de dollars. Le montant est en voie d'augmenter, pour atteindre 5% du PIB d'ici 2035.

L'annonce récente sur le futur centre d'entretien a suscité un grand enthousiasme à Sydney. Le port du Cap-Breton a été désigné principalement en raison de son eau profonde et de sa proximité de l'Arctique. Le centre d'entretien devrait être construit près de l'Académie de la Garde côtière canadienne, et serait prêt au début des années 2030.

Lorna Campbell, PDG du Port, est convaincue que le projet avancera rapidement.

The federal government appears to be leaning toward the Port of Sydney, Nova Scotia, as the future maintenance hub for the Canadian Coast Guard's two new polar icebreakers under construction.

The vessels, which will patrol the Arctic year round, are being constructed at Seaspan Shipyard in Vancouver, and at the Chantier Davie yard in Lévis, Quebec. The **CCGS Innaryuaq**, being built in Lévis, Quebec, is expected to be delivered in 2030 and the **CCGS Arpatuuq** is to be ready in 2032. Total cost of the two ships being built under Canada's National Shipbuilding Strategy, is estimated to be \$8.5 billion. The ships' building budget is coming under the Department of National Defence which will help Prime Minister Carney meet his NATO commitment of 2 per cent of Canada's Gross Domestic Product (GDP) for defence. That commitment amounts to about \$63 billion with the plan to increase the commitment to 5 per cent by 2035.

The recent announcement was met with much fanfare in Sydney. The Cape Breton port was chosen mainly because of its deep water and proximity to the Arctic. The maintenance hub is to be built near the Canadian Coast Guard Academy and is expected to be ready in the early 2030s.

Port CEO Lorna Campbell is convinced the project will move forward quickly.

“With the new world order we face to today, I think these projects will be advanced as quickly as they can and whatever we can do here to help advance it, that’s what we will do,” she said.

Mike Kelloway, MP for Sydney-Glace Bay, who did not respond to three requests for an interview, made the announcement of the port’s selection. The press release that accompanied the announcement, talked about several studies to be done, so don’t hold your breath. It didn’t mention that the new Major Projects Office would likely need to review the project before studies can be moved forward.

One has to remember, the announcement was a statement, not a commitment.

Sydney’s operational advantages

But worthy of note, Craig Macartney, Communications Advisor, Media Relations Office at National Defence, outlined in an email, without the political rhetoric, why Sydney is favored and what needs to happen.

Mainly, he said, “The Canadian Coast Guard led the national assessment to determine suitable locations for the new polar icebreakers’ maintenance port. Sydney, Nova Scotia, provides strategic diversification along with key operational advantages. It offers one of the shortest transit routes to the Arctic from Eastern Canada, year round access to a deep-water harbour, proximity to the Canadian Coast Guard Academy, and opportunities to strengthen collaboration with the Royal Canadian Navy, supporting the long term operational needs of the federal fleet.”


Here is where things may slow down. According to Mr. Macartney, the Coast Guard, “will be responsible for carrying out the consultations with First Nations and Inuit (the land is owned by Membertou First Nation) and overseeing the planning phase, including the due diligence activities required to assess the technical feasibility of construction. These activities will be carried out by a supplier procured through a standing offer with Public Services and Procurement Canada. The feasibility survey will assess soil composition, bedrock depth and quality, groundwater conditions, seismic factors, load-bearing capacity and other site characteristics essential to infrastructure planning.”

However, let’s not forget the possibility of an environmental impact study, economic impact study, social implications impact study (health care), Indigenous impact and reconciliation study and maybe an employee impact study.

All of these things will take time and will likely be reviewed by the Major Projects Office with comment and changes expected.

And what is actually required in a maintenance port? Mr. Macartney stresses: “While the polar maintenance port would certainly include pier infrastructure, storage buildings and support facilities, the specific design, capacity, and configuration are being determined through our current requirements gathering and feasibility assessment. Design and construction would require separate government approval and funding following completion of these activities.”

So a long process is on the horizon, and maybe in six-to-eight years there may be shovels in the ground. But in six-to-eight years will there be a different federal government with different ideas who may sack the project or move it elsewhere?

Again, remember this. It was a statement, not a commitment. 

«Avec le nouvel ordre mondial qui émerge aujourd’hui, je crois que de tels projets seront réalisés aussi rapidement que possible, et si nous pouvons faire quelque chose ici pour y aider, c’est ce que nous ferons», a-t-elle dit.

C’est le député fédéral de Sydney–Glace Bay, Mike Kelloway, qui a annoncé la sélection du port. Il n’a pas répondu à trois demandes d’entrevue. Le communiqué émis lors de l’annonce indiquait que diverses études devront être réalisées, donc il faudra être patient. Le communiqué ne mentionnait pas que le Bureau des grands projets devrait probablement examiner le dossier avant même que les études puissent être lancées.

Il y a lieu de se rappeler que l’annonce était une déclaration, pas un engagement.

Les avantages opérationnels de Sydney

Craig Macartney, conseiller en communications au Bureau des relations avec les médias de la Défense nationale, a indiqué dans un courriel exempt de rhétorique politique pourquoi Sydney est favorisé et ce qui doit encore arriver.

En somme, disait-il : «La Garde côtière canadienne a dirigé l’évaluation nationale pour déterminer des lieux qui conviendraient comme port d’entretien des nouveaux brise-glaces polaires. Sydney, en Nouvelle-Écosse, apporte une diversification stratégique en même temps que d’importants avantages opérationnels. Le port offre une des routes les plus courtes vers l’Arctique à partir de l’Est du Canada, un accès en eau profonde à l’année longue, la proximité de l’Académie de la Garde côtière canadienne et des possibilités de renforcer la collaboration avec la Marine royale canadienne, aidant à répondre aux besoins opérationnels à long terme de la flotte fédérale.»


Voici ce qui pourrait ralentir les choses. Selon M. Macartney, «[la Garde côtière] aura la responsabilité de mener les consultations avec les Premières Nations et les Inuits (le terrain est la propriété de la Première Nation de Membertou) et de superviser la phase de planification, y compris les activités de diligence raisonnable voulues pour évaluer la faisabilité technique de la construction. Ces activités seront réalisées par un fournisseur retenu dans le cadre d’une offre permanente avec Services publics et Approvisionnement Canada. L’étude de faisabilité examinera la composition du sol, la profondeur et la qualité du substrat rocheux, les conditions des eaux souterraines, les facteurs séismiques, la capacité portante et d’autres caractéristiques du site qui sont déterminantes pour la planification de l’infrastructure.»

Il ne faut toutefois pas oublier la possibilité de diverses études d’impact : sur l’environnement, sur l’activité économique, sur les implications sociales (soins de santé), pour les Autochtones et la réconciliation, et peut-être pour les employés.

Le tout prendra du temps et sera sans doute soumis au Bureau des grands projets pour examen. Il faudra prévoir des commentaires et des changements.

Or, qu’est-ce qui est réellement nécessaire dans un port d’entretien? «Le port d’entretien polaire comporterait certainement une infrastructure de quai, des bâtiments d’entreposage et des installations de soutien, note M. Macartney. Leur nature précise, leur capacité et leur configuration sont en voie d’être déterminées dans notre processus d’établissement des exigences et d’évaluation de la faisabilité. À l’issue de ces activités, la conception et la construction exigeront des approbations gouvernementales et des affectations de fonds distinctes.»

Il y a donc un long processus en vue, et peut-être six à huit ans avant que les travaux puissent démarrer. Or dans six à huit ans, il y aura un gouvernement fédéral différent, avec des idées différentes, qui pourrait aussi bien abandonner le projet ou le déplacer ailleurs.

Encore une fois, il faut retenir que l’annonce était une déclaration, pas un engagement. 



On their way to the Pacific Ocean, energy vessels will converge on the Dixon Entrance waterway to BC's North Coast.

En route vers l'océan Pacifique, les navires convergeront dans les eaux de l'entrée Dixon, un passage entre l'océan et la côte nord de la Colombie-Britannique.



Colin Laughlan

Mounting focus on BC North Coast energy developments

Des projets énergétiques se précisent sur la côte nord de la Colombie-Britannique

Avec l'expansion en cours des exportations d'énergie à partir de l'Ouest canadien, la côte nord de la Colombie-Britannique devient subitement l'objet d'une activité considérable de planification et de préparatifs maritimes. Des mesures pourraient être prises sur le plan du droit international, comme une désignation de zone maritime particulièrement vulnérable (ZMPV) et un plan enregistré de routage des navires, sous l'égide de l'Organisation maritime internationale (OMI).

Le rapport sur le trafic maritime dans la région canadienne du Pacifique que l'organisme sans but lucratif Clear Seas a publié en mai 2025 prévoit une augmentation de 217 % du trafic international sur la côte nord de la Colombie-Britannique d'ici 2040. Il passerait de 529 navires par année à 1676.

Une bonne part de ce trafic sera attribuable aux expéditions de LNG Canada partant de Kitimat. De plus, des Premières Nations commenceront d'ici quelques années à expédier du GNL depuis Kitimat et Prince Rupert. Le rapport de Clear Seas note que des expéditions de gaz de pétrole liquéfié, de propane et de butane chargées au port de Prince Rupert feront aussi augmenter sensiblement le nombre

In the scaling up of bulk energy exports currently underway in Western Canada, British Columbia's North Coast is quickly becoming a focal point for considerable marine planning and preparedness. Measures in International law could include an International Maritime Organization designation called a Particularly Sensitive Sea Area (PSSA) and an IMO-registered vessel routing scheme.

The Vessel Traffic Report for Canada's Pacific Region, published in May 2025 by the not-for-profit organization Clear Seas, forecasts an increase of 217% from an average of 529 international vessels per year to 1,676 vessels per year transiting B.C.'s North Coast by 2040.

Much of this traffic will come from LNG Canada shipments originating at Kitimat. Additional First Nations LNG shipments will launch within the next couple of years from Kitimat and Prince Rupert. The Clear Seas report also notes another large contributor to tanker traffic will come from shipments of liquid petroleum gas, propane, and butane loaded at the Port of Prince Rupert. On their way to the Pacific Ocean, these energy vessels will converge in the Dixon Entrance waterway to B.C.'s North Coast.

What the Report did not foresee was the realisation of a non-existent Northern Gateway bitumen pipeline that was little more than a political pipe dream – until a



Andrew Birchenough

Technical Officer in IMO's Marine Environment Division, stresses the benefits of having a PSSA designation.

Responsable technique, Division de l'environnement marin, OMI, vante les avantages d'une désignation de ZMPV.

de navires-citernes. Ces navires convergeront dans les eaux de l'entrée Dixon, un passage entre l'océan Pacifique et la côte nord de la Colombie-Britannique.

Ce que le rapport ne prévoyait pas est la réalisation du projet de pipeline de bitume Northern Gateway. Ce n'était qu'un rêve de politiciens jusqu'en novembre dernier, quand le gouvernement fédéral et la Pro-

vince de l'Alberta ont signé un protocole d'entente. Aux termes du protocole, la Province, en tant que promoteur du projet, soumettra une demande au Bureau des grands projets du gouvernement fédéral d'ici le 1er juillet 2026.

L'engagement du gouvernement fédéral reste hypothétique. Si un autre pipeline était effectivement approuvé, le gouvernement fédéral permettra l'exportation du bitume et « si nécessaire, une modification sera apportée à la *Loi sur le moratoire* relatif aux pétroliers ». Or, voilà où le bât blesse.

Depuis 2019, le moratoire a effectivement éliminé le risque de grand déversement de pétrole le long de la côte de la Colombie-Britannique, entre le nord de l'île de Vancouver et le sud de la péninsule de l'Alaska. La zone comprend le détroit d'Hécate, qu'on appelle Passage de l'Intérieur dans le monde des croisières, un passage maritime cristallin entre la terre continentale et le magnifique archipel Haida Gwaii. Dans cette région, les Premières Nations côtières sont depuis des temps immémoriaux les intendants des riches zones de pêche et d'un écosystème marin d'importance mondiale. La Première Nation Heiltsuk s'oppose fermement à ce que l'interdiction des navires-citernes soit levée. Elle appuie l'idée d'une ZMPV désignée par l'OMI pour la côte centrale de la Colombie-Britannique, ce qui rehausserait les protections actuelles. Elle tient ainsi à affirmer l'autorité des Autochtones sur leur territoire marin traditionnel.

« Il y a certainement des avantages à une désignation de ZMPV. C'est la reconnaissance de l'importance particulière d'une zone donnée, et c'est indiqué sur les cartes internationales », confiait au *Maritime Magazine* Andrew Birchenough, responsable technique, Division de l'environnement marin, depuis le siège de l'OMI au Royaume-Uni.

« Une désignation de ZMPV peut être donnée pour des raisons écologiques, socioéconomiques ou scientifiques, disait-il. Un État membre devrait démontrer, par l'entremise du Comité de la sécurité maritime (CSM), qu'il la mérite. »

Il précisait toutefois qu'il doit y avoir au moins une mesure de protection associée (MPA) pour créer un fondement juridique.

« Pour les ZMPV, les MPA ont généralement concerné des mesures de routage, par exemple des dispositifs de séparation du trafic, des zones devant être évitées ou une route recommandée pour les navires, selon M. Birchenough. Cependant, une ZMPV n'est pas nécessaire si une mesure de routage est prise principalement pour des raisons de sécurité. Dans ce

Memorandum of Understanding signed by the federal government and the Province of Alberta last November. The MOU requires the Province of Alberta, as the project's proponent, to submit its application the federal government's Major Projects Office by July 1, 2026.

The federal government's commitment here is a big hypothetical. If another pipeline is ultimately approved, the federal government will enable the export of the oil "if necessary, through an appropriate adjustment to the *Oil Tanker Moratorium Act*." And there's the rub.

Since 2019, the oil tanker moratorium has effectively eliminated the risk of a major oil spill along the B.C. coast in a zone from the northern tip of Vancouver Island to the south end of the Alaska panhandle. The area covers the Hecate Strait, also known as the Inside Passage to the cruise ship industry, a pristine waterway between the B.C. mainland and Haida Gwaii, extending to just north of the scenic archipelago. It's a region where coastal First Nations have been stewards of the bountiful fishing grounds and a globally significant marine ecosystem since time immemorial. While steadfastly opposed to lifting the tanker ban, the Heiltsuk First Nation has supported the idea of an IMO-designated PSSA for B.C.'s Central Coast to enhance existing protections, and with a view to affirming Indigenous authority over their traditional marine territory.

"There are certainly benefits of having a PSSA designation. It gives recognition of the special significance of a particular area, and it will be on the international charts," Dr. Andrew Birchenough, Technical Officer, Marine Environment Division, told *Maritime Magazine* from IMO headquarters in the U.K.

"A PSSA designation could be for ecological, socio-economic or scientific reasons," he said. "A member state would need to demonstrate through the Marine Environment Protection Committee (MEPC) that it's worthy of PSSA designation."

He pointed out, however, there needs to be at least one Associated Protective Measure (APM) to create its legal basis.

"Generally for PSSAs, APMs have been around routing measures, for example, traffic separation schemes, areas to be avoided, or a recommended route for ships to travel," noted Dr. Birchenough. "However, you do not need to have a PSSA if the routing measure is mainly for safety purposes. Then it would go through the Marine Safety Committee (MSC) and some of their subcommittees. It's a bit of a process – I would say two to three years minimum."

cas, la question passerait par le Comité de la sécurité maritime ou ses sous-comités. C'est un processus assez conséquent. Je dirais qu'il faut au moins deux à trois ans.»

Les perspectives du pilotage

Le capitaine Steve Kennedy, président de la BC Coast Pilots, organisation mandatée pour faire naviguer les navires étrangers le long de la côte de la Colombie-Britannique, a expliqué au *Maritime Magazine* que des pilotes sont chargés d'embarquer à bord de tous les navires commerciaux entrant dans la région. « Nous assumons la conduite du navire au lieu du capitaine, et le pilote dirige dès lors la navigation du navire. C'est à nous d'assurer le respect de toute procédure réglementaire. »

Pour le pilotage de navires pétroliers sur la côte nord, « nous tenons compte aussi du même genre de paramètres de sécurité qui ont été prévus pour les navires de la société Trans Mountain au sud, dit-il. Les navires chargés sont escortés avec deux pilotes à bord, et il y a parfois des précautions supplémentaires, avec le remorqueur d'escorte rattaché au navire. À l'aide d'un simulateur, des modèles sont bâtis pour déterminer ce qu'il faut dans différentes conditions pour préserver la maîtrise du navire. C'est fondé sur la science et la simulation. »

Il y a maintenant deux stations d'embarquement des pilotes dans les environs de Prince Rupert, dit le capitaine Kennedy, « tout près de là où l'entrée Dixon et le détroit d'Hécate se fusionnent ». Une se trouve au lieu du phare de Triple Islands, une formation rocheuse qui sert de station de pilotage depuis six décennies. « Il y a aussi un poste d'embarquement en hélicoptère au milieu de l'entrée Dixon. Le gouvernement fédéral voulait que les pilotes montent à bord des navires pétroliers plus loin au large. Le pilote a ainsi la possibilité de s'installer à la passerelle et de développer sa conscience de la situation avant d'arriver aux dangers près du rivage. »

« Cependant, fait remarquer le capitaine Kennedy, il n'y a actuellement aucun plan pour le trafic dans l'entrée Dixon. Il vaudrait la peine d'envisager des voies de circulation. Dans le cas d'un plan reconnu par l'OMI, le gouvernement canadien le définirait en consultation avec les pilotes et d'autres intervenants, puis il serait soumis à l'OMI pour approbation. »

Il y a seulement un petit problème, ajoute-t-il : « Il y a encore un différend frontalier entre le Canada et les États-Unis dans l'entrée Dixon, datant de 1903. Selon l'interprétation canadienne, la frontière est plus près du rivage de l'Alaska; les Américains prétendent que la frontière est davantage à distance égale au milieu de l'entrée Dixon. Quoi qu'il en soit, il y a encore 12 milles entre là où les Américains situent la frontière et le rivage nord de Haida Gwaii. »

Il s'agira de surveiller ce qui se passe sur la côte nord de la Colombie-Britannique après le 1^{er} juillet. **M**

Steve Kennedy

Captain Steve Kennedy, President of BC Coast Pilots, emphasizes the safety precautions when piloting oil tankers.

Le capitaine Steve Kennedy, président de BC Coast Pilots, insiste sur les précautions nécessaires en pilotant des pétroliers.



The pilotage perspectives

Captain Steve Kennedy, President of BC Coast Pilots, the organization mandated to navigate foreign vessels along on the B.C. coast, explained to *Maritime Magazine* that pilots are tasked with boarding all commercial ships entering the region. “We go on board and take the conduct of ship away from the Master, and the pilot now directs the navigation of the ship. It’s our job to make sure that we adhere to any regulatory procedure.”

For the piloting of oil tankers on the North Coast, “we would also be looking at the same kind of safety parameters that have been developed for the Trans Mountain ships in the south,” he said. “Loaded ships are escorted with two pilots on board, and at times there are extra precautions with the escort tug tethered to the ship. With the use of a simulator, models are built and simulate what it takes in different conditions to maintain control of the ship. It is backed by science and simulation.”

There are now two pilot boarding stations in the vicinity of Prince Rupert, said Captain Kennedy, “right about where Dixon Entrance and Hecate Strait come together.” One is the Triple Islands light house site, a rock formation that has served as a pilot boat station for six decades. “There is also a helicopter boarding station out in the middle of Dixon Entrance. The federal government wanted pilots to be boarding further offshore for energy ships. It gives the pilot an opportunity to get set up on the bridge and have a situational awareness before they come closer to dangers at shore.”

“But,” pointed out Captain Kennedy, “currently there’s no traffic scheme in Dixon Entrance. Having traffic lanes there is something worth considering. If it’s a recognized IMO scheme, then the Canadian government would develop it in consultation with the pilots and other stakeholders, and it would then go to the IMO for approval.”

There’s just one small wrinkle, he added. “There is still a Canada-United States border dispute in the Dixon Entrance dating to 1903. The Canadian interpretation is that the border is up closer to the Alaska shoreline; the Americans claim the border is more equal distant in the middle of Dixon Entrance. But regardless, there’s still 12 miles from where the Americans say it is down to the north shore of Haida Gwaii.”

B.C.’s North Coast developments may be something to watch after July 1st. **M**



A seafarer's saga over alleged drug trafficking began after a bulk carrier called at the Turkish port of Ereğli.

Les tribulations d'un marin soupçonné de trafic de drogue ont commencé après qu'un vraquier a fait escale au port turc d'Ereğli.



Nick Savvides

A controversial Turkish court case

How innocent seafarers can fall victim to organised crime

Une affaire judiciaire controversée en Türkiye

Comment des gens de mer innocents peuvent être victimisés par le crime organisé

The battle to free Ali Albokhari from a Turkish prison is continuing with the seafarer's lawyer filing an objection with the Supreme Court's prosecutor, in what could be the chief mate's final chance for justice.

Ali Albokhari, chief mate aboard the 34,400dwt bulk carrier **Phoenician M**, was convicted along with Captain Marko Bekavac in 2024 on drug trafficking offences in a Turkish court. Captain Bekavac was released in suspicious circumstances in August 2025, late at night and without his passport, documents and belongings, flown to his home in Croatia.

Bizarrely, both men lost their appeal against their 30-year sentences, on 9 March, by a majority of three to two at Turkey's Supreme Court prompting Elena Albokhari, wife of Ali and stalwart campaigner for his freedom, to ask: "Captain Bekavac is currently in Croatia, and after the confirmation of the verdict, the question arises whether the Turkish authorities will issue an international warrant through Interpol to ensure his extradition».

Le combat pour libérer Ali Albokhari d'une prison turque se poursuit. Son avocat a déposé une opposition visant la poursuite en Cour suprême, dans ce qui pourrait être la dernière possibilité d'obtenir justice.

En 2024, Ali Albokhari, capitaine en second du vraquier de 34 400 tpl **Phoenician M**, a été condamné par un tribunal turc pour infractions liées au trafic de drogues. Son capitaine, Marko Bekavac, a connu le même sort. Le capitaine a été libéré en août 2025 dans des circonstances suspectes, la nuit tombée, sans son passeport ni autres documents et effets, et renvoyé par avion chez lui en Croatie.

Fait étrange, le 9 mars, les deux hommes ont perdu leur appel contre leurs peines de 30 ans, sur décision à trois contre deux de la Cour suprême de Turquie. Elena Albokhari, qui lutte inlassablement pour la libération de son époux, lance une question : « Le capitaine Bekavac est maintenant en Croatie, mais comme le verdict a été confirmé, est-ce que les autorités turques vont lancer un mandat international par l'intermédiaire d'Interpol pour obtenir son extradition ? »

©DREAMSTIME

Chief mate Ali Albokhari is pictured in a Turkish court.

Le capitaine en second Ali Albokhari a comparu devant un tribunal turc.

Voyant comment tout marin peut être victime de telles circonstances, un porte-parole de l'OMI a dit que cette affaire «démontre à quel point les gens de mer sont vulnérables face au crime organisé international».

L'avocat Rifat Sari, défendant Ali Albokhari, a dit à la Cour suprême que la condamnation de son client et du capitaine Bekavac «constitue un grave désastre judiciaire».

Le cas des deux hommes est en train de devenir une affaire internationale. Le poursuivant original indique ne plus croire que les condamnations étaient sûres, et la conduite de l'enquête policière en Turquie a été soumise à un examen.

Lors de son arrivée au port turc d'Eregli en septembre 2023, la police locale a fouillé le navire sur la base de renseignements qu'elle avait reçus. Elle a trouvé trois sacs contenant en tout 130 kg de narcotiques dans la cale 2, et arrêté 10 des 20 membres de l'équipage.

Huit des 10 détenus ont été libérés, seuls le capitaine Bekavac et Ali Albokhari étant soumis à procès. Les 10 membres d'équipage qui n'avaient pas été arrêtés ont été renvoyés chez eux sans que leurs téléphones soient fouillés ou, apparemment, qu'ils soient interrogés. Il en est de même pour les huit qui ont été libérés.

Les deux juges dissidents avaient d'importantes réserves quant à la conduite de l'enquête policière turque, notant qu'il n'y avait eu aucun contact avec les autorités colombiennes alors que celles-ci avaient effectué une fouille de deux jours du navire, puis l'avaient libéré.

De plus, les juges ont constaté que le service de lutte contre les stupéfiants de la Direction générale de la sécurité et la direction de la lutte contre les stupéfiants de la police provinciale de Kayseri avaient omis de faire enquête sur la source des renseignements qui avaient motivé leur intervention, sur la façon dont ils avaient été obtenus et sur les personnes qu'ils impliquaient.

Les enquêteurs n'avaient pas non plus parlé à l'équipe des forces de l'ordre qui avait effectué la fouille du navire à Eregli, ni aux travailleurs portuaires qui avaient participé à la fouille.

Plus encore, le capitaine Bekavac avait dit aux enquêteurs qu'il avait une clé USB contenant des courriels demandant des mesures de sécurité de la part de la société de gestion avant l'accostage en Colombie, mais ces courriels n'ont pas été examinés.

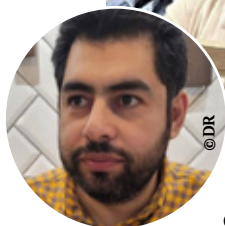
Question de conscience

En cour, l'avocat d'Ali Albokhari a soutenu que la poursuite avait procédé au mépris des principes de justice : plutôt que de respecter la présomption d'innocence, elle avait demandé des accusés de prouver qu'ils n'avaient pas conscience de la présence de stupéfiants à bord du navire.

D'après l'avocat, c'est contraire au droit pénal turc et aux normes internationales sur les droits de la personne.

Il a ajouté qu'au lieu de se fier aux éléments de preuve, les juges avaient supposé que l'équipage devait savoir que les drogues avaient été chargées, que les stupéfiants n'auraient pas pu être chargés clandestinement sans qu'il le sache. Le capitaine et le second, étant les plus hauts gradés, ont été tenus pour responsables bien qu'aucune preuve ne les relie aux drogues.

Les autorités turques n'ont pas non plus envisagé la possibilité d'autres scénarios. Par exemple, des travailleurs portuaires auraient pu charger les drogues, et le crime organisé pourrait être impliqué. Les autorités n'ont rien fait pour tenter de déterminer qui auraient été les destinataires des drogues en Turquie. **M**



Noting how any seafarer could fall victim in these circumstances, an IMO spokesperson said this case, “demonstrates how vulnerable seafarers are when they fall victims to organised international crime.”

In defending Albokhari, lawyer Rifat Sari told the Supreme Court that the conviction of his client and Captain Bekavac “Constitutes a grave legal disaster.”

The case of the two crewmen is fast becoming an international issue, with the original prosecutor advising that he no longer thought the convictions were safe, while the conduct of the police investigation in Turkey has come under intense scrutiny.

On the vessel's arrival in Eregli, Turkey in September 2023, local police, acting on intelligence, searched the vessel, and found 130kg of narcotics in three bags in hold 2 of the ship and arrested half the crew, 10 out of a total 20 seafarers.

Eight of the 10 detained crew were released, only Captain Bekavac and Ali Albokhari went to trial, the remaining 10 crew were sent home without a search of their phones and no apparent interrogation, as were the eight others, detained and then set free.

The two dissenting judges had major reservations over the conduct of the Turkish police investigation arguing there was no contact with the Columbian authorities who had conducted a two-day search of the vessel, before releasing the ship.

Moreover, the judges said the General Directorate of Security Anti-Narcotics Department, and the Kayseri Provincial Police Anti-Narcotics Branch had failed to investigate from where the intelligence that it acted on had come from, how it was obtained, and who that intelligence pointed towards.

Neither did the investigators speak with the law enforcement team that conducted the search of the vessel in Eregli or the port workers that also took part in the search.

Moreover, Captain Bekavac had told the investigating team that he had a USB stick containing stored email messages requesting security measures from the management company, before docking in Columbia, but again there was a failure to scrutinise the emails.

Issue of awareness

Meanwhile, Albokhari's lawyer argued in court that the prosecution had turned justice on its head, instead of presuming the defendants were innocent, the court required the crew to prove they were unaware of the narcotics on board the vessel.

According to Sari, this violates both Turkish criminal law and international human rights standards.

He added that rather than follow the evidence the judges made assumptions that the crew must have known that the drugs had been loaded, and that the narcotics would not have been smuggled onto the vessel without the crew's knowledge. With the captain and chief officer the most senior crew they were held responsible, even though there was no evidence linking them to the drugs.

Neither did the Turkish authorities consider that there could be alternative scenarios, for example port workers could have placed the drugs, there could be organised crime involved and they made no attempt to find out who would have been the recipient of these drugs in Turkey. **M**

©ELENA ALBOKHARI



ARCTIC HORIZONS – ÉCHOS DE L'ARCTIQUE

The Centre in Iqaluit will focus on the living heritage of the Inuit.

Le patrimoine vivant sera mis à l'honneur au Centre du patrimoine inuit à Iqaluit.



Carroll McCormick

Stunning Nunavut Inuit Heritage Centre project moving forward

Le superbe projet de Centre du patrimoine inuit du Nunavut prend forme

Several hundred thousand Inuit belongings, ranging from archeological materials, historical objects, paintings, textiles and sculptures to audio recordings, are on display and in storage in Canada, yet very few can be seen by the public in Nunavut. This is set to change with a well-advanced plan to build a 5,000-6,000 square metre facility - the Nunavut Inuit Heritage Centre (NIHC) - in Iqaluit to exhibit and preserve cultural belongings and focus on the living heritage of the Inuit.

The need for such a facility was made explicit in 1993 when the Nunavut Agreement – the largest land claim settlement in Canadian history – was signed. The Agreement notes that “The legacy of colonialism and intergenerational trauma is strongly felt in Canada’s North. The Nunavut Agreement identified the “urgent need to establish facilities in the Nunavut Settlement

Des centaines de milliers d'effets inuits, aussi bien matériel archéologique, objets historiques, peintures, textiles et sculptures qu'enregistrements audio, sont en montre ou en entreposage au Canada. Pourtant, très peu peuvent être vus par le public au Nunavut. Tout va changer grâce à un projet bien avancé : la construction à Iqaluit du Centre du patrimoine inuit du Nunavut, un immeuble de 5000 à 6000 m² où seront exposés et préservés des biens culturels, mettant en valeur le patrimoine vivant des Inuits.

La nécessité d'un tel centre est devenue explicite en 1993, quand a été signé l'Accord du Nunavut, le plus important règlement de revendications territoriales de l'histoire du Canada. Selon la Fiducie du patrimoine inuit (FPI), l'Accord constate à quel point l'héritage du colonialisme et du traumatisme intergénérationnel est ressenti dans le Nord canadien. La FPI rappelle une des

conclusions figurant dans l'Accord : « Il existe un besoin urgent d'établir, dans la région du Nunavut, des installations en vue de la conservation et de la gestion d'une part représentative du patrimoine archéologique. »

Dans un communiqué du 9 juillet 2023, la FPI affirmait que « le Centre fournira un lieu pour des expositions, des représentations, des ateliers et autres programmes, et favorisera la guérison et la réconciliation. Il offrira de la formation et un soutien pour la création d'installations du patrimoine dans d'autres communautés au Nunavut. »

Le gouvernement préserve une vaste collection d'articles et de documents, qu'on appelle « la Collection du Nunavut ».

Cette collection est répartie entre le Musée canadien de la nature (à Ottawa), le Musée des beaux-arts de Winnipeg (musée *Qaumajuaq*) et les archives du gouvernement du Nunavut à Iqaluit. Si possible, la FPI voudrait en faire la collection fondatrice du Centre. S'y ajouteront des articles des épaves de l'expédition Franklin de 1845, l'**Erebus** et le **Terror**, dont la FPI est copropriétaire avec Parcs Canada, explique Torsten Diesel, directeur des projets à la FPI.


Par ailleurs, nombre d'institutions et musées de par le monde détiennent des biens inuits qui ne font pas partie de la Collection du Nunavut. « Ils ont été pris, partout sur le territoire, et expédiés à des établissements et des institutions dans le sud », dit M. Diesel.

Pour ces biens, « la FPI voudrait contacter les établissements qui en détiennent et explorer diverses façons dont ils pourraient devenir accessibles pour les Inuits », ajoute M. Diesel.

Les objets en cause sont très variés, explique M. Diesel : « Il peut s'agir aussi bien d'un *umiak* [bateau] de 25 pieds que d'une petite sculpture de mouette ou autre animal, ou d'une pièce fragile en os, en bois, en pierre, en fourrure ou en cuir provenant d'une fouille archéologique. Il peut y avoir des vêtements en fourrure de caribou ou en peau de phoque, des *amautiit* (parkas de femme) perlés, des outils, du matériel de chasse, des œuvres d'art en deux dimensions ou trois dimensions, des enregistrements audio ou vidéo de récits et de chants, des photos et des écrits divers. »

Le cabinet d'architectes danois Dorte Mandrup a remporté le concours international pour la conception du Centre. Des rendus architecturaux montrent une structure épousant le paysage, couverte d'un toit vert vivant, nichée entre deux collines. Les visiteurs auront une vue imprenable sur la baie Frobisher, grâce à un mur-rideau de verre faisant toute la largeur de l'immeuble.

La FPI annonce qu'en plus de l'entreposage, de l'étude et de l'exposition de biens inuits, le Centre offrira un lieu pour des activités culturelles telles que couture, arts, représentations, boucherie et tannerie. Il y aura aussi un café proposant des aliments traditionnels, de la formation et un service traiteur, et une boutique d'œuvres d'art, d'artisanat et de fournitures connexes.

Plus de 70 millions de dollars ont déjà été affectés au projet jusqu'à présent. La construction pourrait débuter dès 2027, et le Centre pourrait ouvrir en 2030. 

Area for the conservation and management of a representative portion of the archaeological record," according to the Inuit Heritage Trust (IHT).

The NIHC will, notes the IHT in a July 9, 2023, press release, "provide a venue for exhibitions, performances, workshops, and other programs, and support healing and reconciliation. The NIHC will provide training and support the development of heritage facilities in other communities throughout Nunavut."

"The Government of Nunavut is safeguarding a large collection of items and records that we call "The Nunavut Collection."

This collection is divided up between the Canadian Museum of Nature [in Ottawa], Winnipeg Art Gallery [*Qaumajuaq* museum] and Government of Nunavut archives in Iqaluit. If possible, IHT would want to use this collection as the founding collection for the NIHC. Also part of the founding collection shall be items from the shipwrecks of the [1845 Franklin expedition] **Erebus** and **Terror** that IHT co-owns with Parks Canada," explains Torsten Diesel, Director of Projects, IHT.


Many other institutions and museums around the world have Inuit belongings that are not part of the Nunavut Collection. "They were taken from all over the Territory and shipped to southern facilities and institutions," Mr. Diesel says.

As for belongings that are not part of the Nunavut Collection, "IHT would want to connect with facilities that have belongings from Nunavut and explore various formats of making those collections accessible for Inuit," Mr. Diesel adds.

"[Belongings] can range from an *umiak* [a boat] that can be a large as 25 feet long to a miniature figure of a seagull or animal or even other more fragile bone, wood, stone or fabric, fur or leather pieces from an archaeological excavation. Some of the outstanding pieces may include caribou fur and seal skin clothing, beaded *amautiit* (women's parkas), tools and hunting equipment, art works two- and three-dimensional, but also audio and video recordings of stories and songs, photographs and other written documents," Mr. Diesel explains.

The Danish architectural firm Dorte Mandrup Architects won the international design contract for the NIHC. Renderings show a landscape-hugging structure under a living green roof nestled between two hills. Visitors will be able to look out onto Frobisher Bay through a glass curtain wall extending the width of the building.

In addition to the storage, study, and display of Inuit belongings, the NIHC will include cultural activities such as sewing, arts, performance, butchering and skin preparation spaces, a café that will offer country food, training and catering, and a shop selling arts, crafts and supplies, according to the IHT.

Over \$70 million has been committed to the project so far, and the building could break ground as early as 2027, with anticipated completion in 2030. 





U.S. MIDWEST MIDWEST AMÉRICAIN

Brent Frederick

Strategic market
meeting challenges in complex times

Un marché stratégique
relève les défis
dans une période compliquée

The U.S. Midwest is a manufacturing and agricultural giant. This economically and demographically diverse region represents approximately one-fifth of U.S. GDP.

Anchored by the commercial and transportation hub of Chicago, the Midwest is home to about 70 million people living in the 12 north-central states of Illinois, Indiana, Iowa, Kansas, Michigan, Minnesota, Missouri, Nebraska, North Dakota, Ohio, South Dakota and Wisconsin.

Le Midwest américain est un géant de l'industrie manufacturière et de l'agriculture. Cette région diversifiée, économiquement et démographiquement, représente environ le cinquième du PIB des États-Unis.

Le Midwest, ancré par la plaque tournante du commerce et du transport qu'est Chicago, compte quelque 70 millions d'habitants répartis dans les 12 États du Centre-Nord américain : Dakota du Nord, Dakota du Sud, Illinois, Indiana, Iowa, Kansas, Michigan, Minnesota, Missouri, Nebraska, Ohio et Wisconsin.



Aerial view of Chicago, the bustling commercial and transportation hub of the Midwest.

Vue aérienne de Chicago, grande plaque tournante du commerce et des transports du Midwest.

©DREAMSTIME

L'industrie manufacturière est une pierre angulaire de l'économie du Midwest. Il y a d'abord les industries des transports, ainsi que la transformation alimentaire, la construction et la machinerie agricole.

L'agriculture tient également une place énorme. Le Midwest est une des plus grandes régions productrices d'aliments au monde. Il fournit une variété de céréales, d'oléagineux, de fruits et légumes et de fèves.

Le Midwest américain est un acteur majeur dans le commerce international, et il est un marché stratégique pour les expéditeurs, les transporteurs multimodaux et plusieurs ports canadiens. Il a toujours su relever les défis sans détour, et il continue de faire preuve d'une grande résilience dans une période géopolitique de plus en plus complexe.

The manufacturing industry is a cornerstone of the Midwest economy, led by the transportation industry along with the food processing, construction and farm machinery sectors.

Farming is also huge. The region is one of the world's leading food producing areas, providing a diversity of grain, oil seeds, fruits and vegetables, and beans.

The U.S. Midwest is a major player in international trade and a market that is of strategic importance to shippers, multimodal carriers and several Canadian ports. It has always met challenges head-on and continues to show great resilience in increasingly complex geopolitical times.



@FEDERAL RESERVE BANK OF CHICAGO

Thomas Walstrum

Economist Thomas Walstrum predicts "near-trend growth to continue" in the Midwest region.

Selon l'économiste Thomas Walstrum, la croissance continuera presque au niveau de la tendance passée dans le Midwest.

Economy in good shape

Thomas Walstrum, a Principal Business Economist in the Economic Research Department at the Federal Reserve Bank of Chicago, which serves the Seventh District, a region made up of Iowa and most of Illinois, Indiana, Michigan and Wisconsin, said that the Midwest economy is in good shape, though growth has cooled some compared with a year or two ago.

"Manufacturing, the main driver of the Midwest economy, has seen modest growth in output recently, though manufacturing employment has been flat," Mr. Walstrum said.

"Frequently changing U.S. tariff policies have led to a large increase in economic policy uncertainty (as measured by the Economic Policy Uncertainty Index), making it harder for businesses to make decisions, especially those in trade-intensive sectors like manufacturing."

Une économie en forme

Thomas Walstrum dit que l'économie du Midwest se porte bien, quoique la croissance ait ralenti depuis un an ou deux. Il est économiste principal au département de la recherche économique de la Banque fédérale de réserve de Chicago, qui dessert le 7e district comprenant l'Iowa et la plus grande partie de l'Illinois, l'Indiana, le Michigan et le Wisconsin.

« Le secteur manufacturier, principal moteur de l'économie du Midwest, a connu une augmentation modeste de la production récemment, bien que l'emploi soit stable, dit M. Walstrum.

« La politique tarifaire américaine changeant sans cesse a mené à une grande augmentation de l'incertitude [telle que mesurée par l'Indice d'incertitude des politiques économiques]. Les décisions des entreprises sont ainsi devenues difficiles, surtout dans les secteurs tributaires du commerce international, comme la fabrication. »

À court terme, les perspectives du Midwest sont étroitement liées à celles des États-Unis. « Tant pour les États-Unis que pour le Midwest, la croissance est actuellement près de la tendance, précise M. Walstrum. Selon la plupart des prévisions pour les États-Unis, y compris celles des membres du FMOC [comité du marché] de la Réserve fédérale américaine, la croissance continuera presque au niveau de la tendance passée. »

En ce qui concerne le secteur manufacturier du Midwest, ajoute M. Walstrum : « La demande de biens durables fabriqués est fonction des taux d'intérêt, car des taux plus bas font qu'il coûte moins cher de financer les biens durables, ce qui peut stimuler les ventes. Les taux d'intérêt à court terme ont chuté ces dernières années, et ils pourraient bien baisser encore dans la prochaine année, ce qui favoriserait la demande de biens durables. »

M. Walstrum note qu'il y a énormément d'enthousiasme pour l'IA, qui pourrait accroître la productivité dans l'ensemble de l'économie. Il y a tout lieu de croire que la fabrication et l'agriculture devraient en profiter. « Cependant, dit-il, nous ne savons pas quand les avantages arriveront, ni quelle ampleur ils auront. »

Quoi qu'il en soit, la politique des États-Unis en matière de tarifs douaniers a posé des problèmes aux fabricants. « L'incertitude fait qu'il est difficile de savoir si des investissements seront rentables, dit M. Walstrum. Les tarifs majorés augmentent aussi les coûts des fabricants américains qui utilisent des intrants importés. Il y a toutefois la possibilité que les fabricants américains bénéficient d'une protection tarifaire s'il devient évident que les tarifs resteront plus élevés et si les tarifs de représailles des autres pays sont limités. »

M. Walstrum estime que les tarifs plus élevés pourraient affecter le Midwest davantage que d'autres régions du pays, parce qu'il est davantage axé sur le commerce extérieur, vu l'importance de son secteur manufacturier.

ANNOUNCING LOGISTEC'S

LATEST ACQUISITION LPD TERMINAL

Expanding our inland waterways network and reach to the Midwest



 East Dubuque, IL

 LOGISTEC



CHAMBER OF
MARINE COMMERCE
CHAMBRE DE
COMMERCE MARITIME

MARINE SHIPPING'S ADVOCATE ACROSS NORTH AMERICA!



Visit us at www.marinedelivers.com



«Des tarifs plus élevés augmentent le coût des intrants importés, mais peuvent aussi bénéficier aux producteurs nationaux, note-t-il. Jusqu'à présent, contrairement à des industries directement visées, l'économie du Midwest n'a pas subi d'effet notable des tarifs par rapport à d'autres régions américaines. Il n'y a pas de différence évidente entre les taux de croissance économique des régions qui font beaucoup de commerce international, comme le Midwest, et celles qui en font moins.»

Il voit diverses raisons possibles pour qu'aucune grande différence n'ait encore été constatée. Les fréquents changements des taux tarifaires ont retardé leur effet. Même pour les tarifs qui n'ont guère changé, il est trop tôt pour que leur effet se soit pleinement manifesté. L'effet positif de la protection tarifaire et l'effet négatif de la hausse des prix des intrants se sont contrebalancés. Pour les biens, l'augmentation des tarifs est assez modeste et le secteur des biens est une part assez modeste de l'économie pour que l'effet global soit modeste.

Corridor commercial intégré avec le Canada

Les États-Unis sont la première destination des exportations canadiennes, et le Midwest y tient un rôle central. En 2024, le commerce Canada-États-Unis s'élevait à quelque 974 milliards de dollars américains, et la région centrale des États-

The outlook for the U.S. Midwest, in the short run, is closely linked to that of the U.S. "For both the U.S. and the Midwest, growth is currently near trend, and most forecasts for the U.S., including those produced by members of the Federal Reserve System's FOMC (Federal Open Market Committee), are for near-trend growth to continue," Mr. Walstrum said.

With regard to opportunities for the Midwest's manufacturing base, Mr. Walstrum said, "Demand for durable manufactured goods is a function of interest rates because lower rates make durable goods cheaper to finance and can spur sales. Short-run interest rates have been falling in recent years, and there is a chance they will fall further in the coming year, which would support demand for durable goods."

Mr. Walstrum said there is a lot of excitement about the potential for new AI technologies to raise productivity economy-wide, and that there is every reason to think manufacturing and agriculture should share in the benefits. "But we do not know when the benefits will arrive and how large they will be," he remarked.

On the flipside, the U.S. tariff policies have been a challenge for manufacturers. "Elevated uncertainty makes it hard to know whether investments will pay off," Mr. Walstrum said. "Higher tariffs have also created higher costs for U.S. manufacturers that import inputs. But there is the potential for U.S. manufacturers to benefit from tariff protection if it becomes clear that higher tariffs will be around for a while and if retaliatory tariffs by other countries are limited."

Nearing completion, the Gordie Howe International Bridge between Windsor and Detroit, will soon be playing a major role at the busiest Canada-US border crossing.

Le pont international Gordie-Howe reliant Windsor et Detroit est presque achevé. Il jouera un rôle majeur au passage frontalier le plus occupé entre le Canada et les États-Unis.

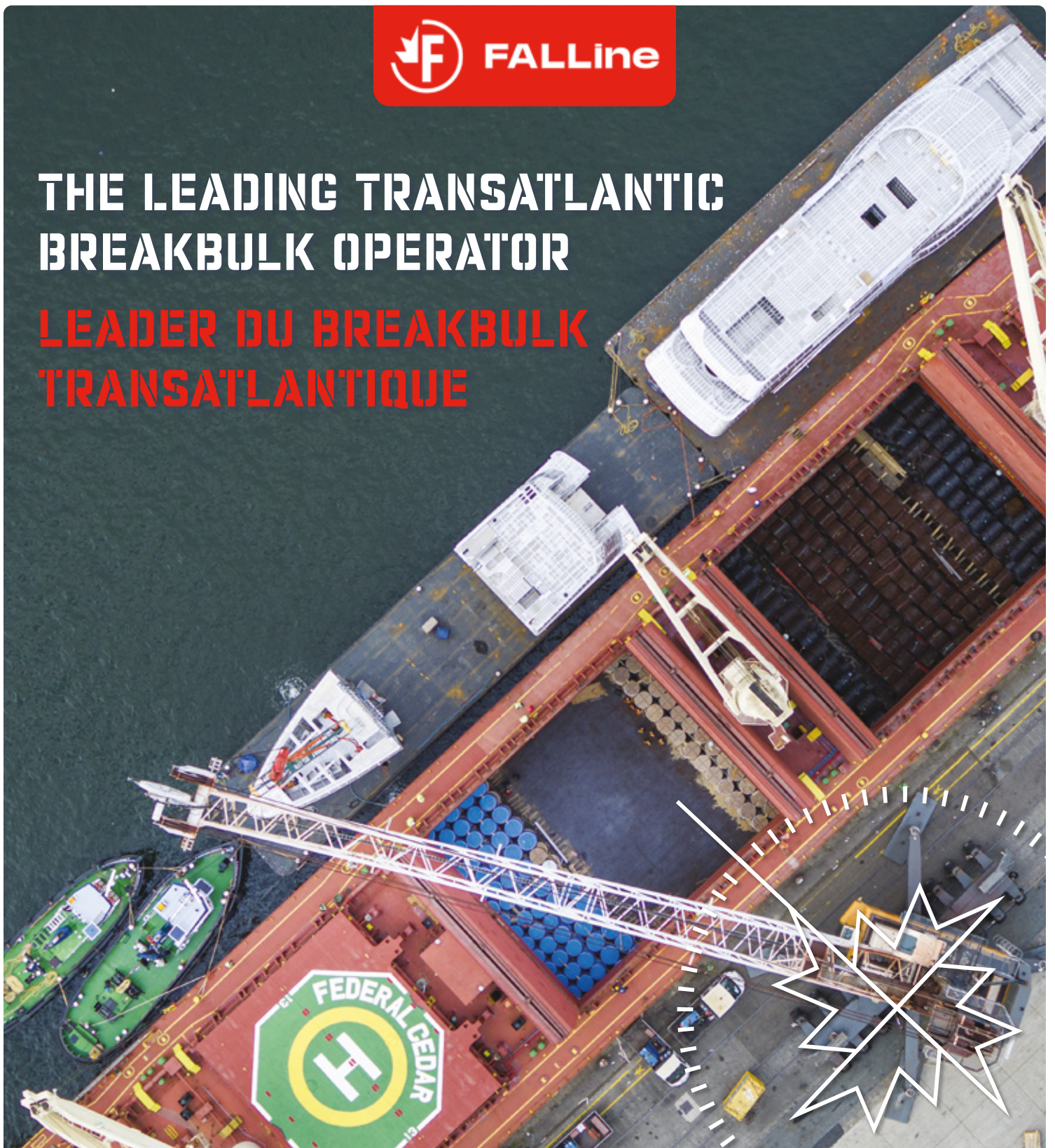


©GORDIE HOWE INTERNATIONAL BRIDGE PROJECT



**THE LEADING TRANSATLANTIC
BREAKBULK OPERATOR**

**LEADER DU BREAKBULK
TRANSATLANTIQUE**



|||||
**NORTH EUROPE ⇄ ST. LAWRENCE &
GREAT LAKES**

**EUROPE DU NORD ⇄ SAINT-LAURENT
ET GRANDS LACS**

60+

|||||
**YEARS OF SERVICE
50+ SAILINGS ANNUALLY**

**ANS DE SERVICE
50+ DÉPARTS PAR AN**



|||||
**ICE-CLASS FLEET BUILT FOR THE
GREAT LAKES**

**FLOTTE CLASSE GLACE CONÇUE
POUR LES GRANDS LACS**



©CONSULATE GENERAL OF CANADA, CHICAGO

Margaux McDonald

Margaux McDonald, Canada's Consul and Trade Commissioner in Chicago, singles out "the depth of integration" of Canada-Midwest trade.

Margaux McDonald, consule et déléguée commerciale principale du Canada à Chicago, souligne la profondeur de l'intégration du commerce entre le Canada et le Midwest.

Unis, y compris l'Illinois, le Wisconsin, le Missouri et les États voisins, représentaient une bonne part de cette activité. Dans le Midwest, le Canada est le premier marché d'exportation de nombreux États, dont l'Illinois et le Wisconsin.

«Le commerce entre le Canada et le Midwest est une des relations commerciales les plus importantes économiquement et les plus intégrées opérationnellement au monde», estimait Margaux McDonald, consule et déléguée commerciale principale au consulat général du Canada à Chicago, en conversation avec le *Maritime Magazine*.

«Ce qui distingue le commerce Canada-Midwest est la profondeur de l'intégration, dit-elle. Les chaînes d'approvisionnement sont hautement interreliées, les biens franchissant parfois la frontière plusieurs fois pendant la production. Cette intégration est possible grâce à un dense réseau de transport multimodal, autour du réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent.

Mr. Walstrum said that higher tariffs potentially matter for the Midwest more than other parts of the country because its large manufacturing base makes it more trade-intensive.

"Higher tariffs raise input costs for importers but also have the potential to benefit domestic producers," he said. "So far, in contrast to industries directly targeted by tariffs, there hasn't been a noticeable effect of tariffs on the Midwest economy relative to other U.S. regions. That is, there is no clear difference in economic growth rates between parts of the U.S. that trade a lot, like the Midwest, and parts that trade less."

He said there are several potential reasons why a noticeable differential effect of tariffs has yet to be seen: frequent changes in tariff rates have delayed the effect; even in the absence of frequent changes, it's too soon for the effect to have played out; the positive effect of tariff protection has been offset by the negative effect of higher input costs, and; the tariff increases are small enough and the goods sector is a small enough share of the economy that the aggregate effect is small.

Integrated trade corridor with Canada

The U.S. is Canada's largest export destination, and the Midwest plays a central role in that relationship. In 2024, total Canada-U.S. trade reached approximately US\$974 billion, with the central U.S. region, including Illinois, Wisconsin, Missouri and neighbouring states, accounting for a substantial share of that activity. In the Midwest, Canada is consistently the number-one export market for many states, including Illinois and Wisconsin.

"Canada-U.S. Midwest trade is one of the most economically significant and operationally integrated trade corridors in the world," Margaux McDonald, Consul and Senior Trade Commissioner at the Consulate General of Canada in Chicago, told *Maritime Magazine*.

"What distinguishes Canada-Midwest trade is the depth of integration. Supply chains are highly interconnected, with goods sometimes crossing the border multiple times during production. This integration is enabled by a dense, multimodal transportation network, with the Great Lakes-St. Lawrence Seaway system serving as a cornerstone of the corridor.

"For maritime and logistics stakeholders, the Seaway is a binational trade asset. It moves goods efficiently between the U.S. Midwest, Canada and markets beyond, while reducing congestion, costs and emissions compared to overland transport. For both countries, the Seaway strengthens supply-chain resilience and reinforces the Canada-U.S. Midwest corridor as a competitive gateway to global markets."

Ms. McDonald said Canada's trade priorities are increasingly shaped by the need for resilient, diversified and future-ready economic partnerships. "The Government of Canada has consistently emphasized strengthening supply chains, supporting critical infrastructure, advancing clean growth, and deepening partnerships with trusted allies," she said. "This means moving beyond volume-driven trade toward higher-value collaboration in sectors that enhance economic security, sustainability and innovation, particularly with close partners like the U.S."

From a Midwest perspective, these priorities translate into concrete opportunities. "The region is a logistics and manufacturing powerhouse, and there is strong alignment with Canadian capabilities in transportation and logistics, smart ports and maritime-adjacent infrastructure," Ms. McDonald said. "Canadian firms are global leaders in port digitalization, automation, emissions reduction, and supply-chain visibility, solutions that resonate strongly as ports and intermodal hubs modernize."

Ms. McDonald pointed out that Canada and the U.S. Midwest have highly complementary innovation ecosystems, with strong universities, research centres, and venture capital networks. "Areas such as artificial intelligence, quantum technologies, advanced materials and digital logistics are natural points of collaboration," she said.

The main challenges are uncertainty and complexity, whether related to tariffs, regulatory changes or geopolitical disruptions. "Tariffs, even when narrowly applied, tend to ripple through highly integrated supply chains, increasing costs and creating planning challenges for manufacturers and shippers," Ms. McDonald said. "My team and I consistently hear from companies on both sides of the border that predictability matters as much as market access."

Important market for East Coast ports

The Midwest has long been an important market for the Port of Montreal. In 2025, containerized freight between the port and the U.S. Midwest totalled approximately 89,000 TEUs, accounting for less than 10% of the port's total container traffic. This represents a decrease of about 8% compared to 2024.

The main markets served include Illinois (Chicago) and Michigan (Detroit), as well as Minnesota and Wisconsin. The main growth sectors and key goods categories are automobile parts, chemical products, plastics and pharmaceutical products, as well as some fresh food products (vegetable and fruits).

"The Port of Montreal offers direct, reliable and competitive access to the American Midwest for North American and international businesses thanks to its strategic location and direct rail connections with CN and CPKC," said Marie-Claude Galarneau, Executive Vice-President of Human Resources and Strategy and Acting Commercial Vice-President of the Montreal Port Authority (MPA). "This unique location offers efficient connections to key markets such as Chicago, Detroit and most of the Great Lakes markets."

Ms. Galarneau said the port's role as a destination port, where vessels are completely unloaded and loaded, promotes the fluidity of operations and reduces the risk of congestion.

« Pour les acteurs des secteurs du transport maritime et de la logistique, la Voie maritime est un atout binational. Elle sert à transporter des biens efficacement entre le Midwest, le Canada et des marchés lointains, tout en réduisant la congestion, les coûts et les émissions en comparaison du transport terrestre. Pour les deux pays, la Voie maritime renforce la résilience des chaînes d'approvisionnement et la position du corridor Canada-Midwest comme un passage compétitif vers les marchés mondiaux. »

M^{me} McDonald dit que les priorités du Canada en matière de commerce sont de plus en plus façonnées par la nécessité d'établir des partenariats économiques résilients, diversifiés et tournés vers l'avenir. « Le gouvernement du Canada a constamment mis l'accent sur le renforcement des chaînes d'approvisionnement, le soutien de l'infrastructure vitale, la promotion d'une croissance propre et l'approfondissement des partenariats avec des alliés de confiance, dit-elle. Il s'agit d'aller au-delà du commerce visant le volume et de favoriser une collaboration de plus grande valeur dans des secteurs qui rehaussent la sécurité économique, la durabilité et l'innovation, en particulier avec de proches partenaires, comme les États-Unis. »

Pour le Midwest, ces priorités se traduisent par des possibilités concrètes. Selon M^{me} McDonald : « La région est une grande puissance de la logistique et de la fabrication, et il y a une forte affinité avec les capacités du Canada en transports et logistique, avec ses ports intelligents et son infrastructure maritime connexe. Des entreprises canadiennes sont leaders mondiaux pour la numérisation portuaire, l'automatisation, la réduction des émissions et la visibilité de la chaîne d'approvisionnement, des solutions particulièrement pertinentes à l'heure où les ports et les pôles intermodaux se modernisent. »

M^{me} McDonald fait remarquer que le Canada et le Midwest ont des écosystèmes d'innovation extrêmement complémentaires, avec de solides universités, centres de recherche et réseaux de capital de risque. « Des domaines comme l'intelligence artificielle, les technologies quantiques, les matériaux d'avant-garde et la logistique numérique se prêtent naturellement à la collaboration », ajoute-t-elle.

Les principales difficultés sont l'incertitude et la complexité, que ce soit pour les tarifs douaniers, la réglementation ou la géopolitique. « Les tarifs douaniers, même d'application restreinte, ont des effets en cascade dans des chaînes d'approvisionnement hautement intégrées, souligne-t-elle. Ils font grimper les coûts et compliquent la planification pour les fabricants et pour les transporteurs. Mon équipe et moi entendons constamment des entreprises des deux côtés de la frontière dire que la prévisibilité importe autant que l'accès au marché. »

Un marché important pour les ports de la côte Est

Le Midwest est depuis longtemps un marché important pour le port de Montréal. En 2025, le fret conteneurisé entre le port et le Midwest s'élevait à quelque 89 000 EVP, soit presque 10% du trafic conteneurs du port, environ 8% de moins qu'en 2024.



Growth starts with diversification.

The Port of Montreal stands as a key partner in an evolving trade landscape, with over 140 connections worldwide and the continuous development of new routes and services.

La diversification, moteur de croissance.

Dans un contexte commercial en constante évolution, le Port de Montréal s'impose comme un partenaire clé, avec plus de 140 connexions à l'échelle mondiale et le développement continu de nouvelles routes et de nouveaux services.



See where
Montreal
can take you!

*Découvrez tout
ce que Montréal
a à vous offrir!*

PORT  MONTREAL

Canada

MGT



SOCIÉTÉ TERMINAUX
MONTRÉAL GATEWAY
TERMINALS PARTNERSHIP

305 Curatteau,
Montréal, Quebec, H1L 6R6
CANADA

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

www.mtrtml.com





Les principaux marchés desservis sont l'Illinois (Chicago) et le Michigan (Detroit), ainsi que le Minnesota et le Wisconsin. Les principaux secteurs en croissance et principales catégories de produits sont les pièces automobiles, les produits chimiques, le plastique et les produits pharmaceutiques, ainsi que certains produits alimentaires frais (fruits et légumes).

« Le port de Montréal offre aux entreprises nord-américaines et internationales un accès direct, fiable et concurrentiel au Midwest américain grâce à sa situation stratégique et ses liens ferroviaires directs avec le CN et le CPKC, fait valoir Marie-Claude Galarneau, Vice-présidente exécutive aux ressources humaines et stratégie et VP commercial par interim de l'Administration portuaire de Montréal (APM). Cette situation unique donne des liaisons efficaces vers des marchés clés comme Chicago, Detroit et la plupart des marchés des Grands Lacs. »

Pour M^{me} Galarneau, le rôle que joue le port comme port de destination, où les navires sont complètement déchargés et chargés, favorise la fluidité des opérations et réduit le risque de congestion.

Marie-Claude Galarneau

Thanks to its strategic location and direct rail connections, the Port of Montreal offers competitive access to the American Midwest, says Marie-Claude Galarneau, Executive Vice-President of Human Resources and Strategy and Acting Commercial Vice-President of the Montreal Port Authority.

Grâce à sa situation stratégique et ses liens ferroviaires directs, le port de Montréal offre un accès concurrentiel au Midwest américain, affirme Marie-Claude Galarneau, vice-présidente exécutive, Ressources humaines et stratégie et vice-présidente commercial par intérim de l'Administration portuaire de Montréal.

“To reinforce this advantage, the port continues to invest in the optimization and performance of its rail and port infrastructure, all the while developing the Contrecoeur terminal to increase the capacity and resilience of the Montreal-Midwest corridor,” she said.

A new terminal at Contrecoeur planned for completion in 2030 will increase the port’s container-handling capacity by more than 50%, adding 1.15 million TEUs to its current capacity of 2.1 million TEUs.

On April 9, the biggest expansion project in the port’s modern history moved a critical step forward at a ground-breaking event in Contrecoeur attended by Prime Minister Mark Carney that coincided with the announcement of a \$1.16 billion loan from the Canada Infrastructure Bank. The Quebec government and Transport Canada had previously allocated financing for a project whose total cost is currently estimated at \$2.3 billion.

Commenting on tariff implications, Ms. Galarneau said, “Tariff adjustments and new business dynamics are now part of an evolving environment, and all markets and economies are feeling the effects.

“For the Midwest, these factors may generate some short-term adjustments, and they may also influence the decisions of some companies, but they do not call into question the fundamentals of North American trade, which remains highly integrated and complementary.

“The Port of Montreal continues to offer a reliable and competitive logistics corridor to the Midwest, leveraging its strong rail connections and an approach focused on predictability and diversification. While trade flows are adapting, the structural trade relationship remains robust.”

The Port of Halifax handled slightly more than 500,000 TEUs last year. About 10% of its container volume was for the U.S. Midwest. The figure was approximately 12% the previous year.

“The Port of Halifax serves population centres in Central Canada and the U.S. Midwest, with rapid rail connection to the heart of North America by CN,” said Paul MacIsaac, Senior Vice-President for the Halifax Port Authority (HPA). “CN is our main rail network, which carries the cargo from the Port of Halifax to key inland hubs such as Chicago, Detroit and Indianapolis. And CN carries export cargo from these locations back to the port for shipment to markets around the world.”

The port continues to work with CN and its other key partners – PSA Halifax and ILA labour – to provide consistent and dependable service to customers.

Mr. MacIsaac said the port has a reputation for efficiency and reliability with low dwell times and congestion-free berths. “In the recent Container Port Performance Index published by the World Bank, Halifax was named the most efficient port in Canada, second in North America,” he said.

The HPA’s 50-Year Plan looks at port planning to 2070 and the various benchmarks that will trigger expansion projects. Mr. MacIsaac said it is a “prudent way to grow Canada’s capacity for imports and exports through our deep berth gateway.”

With regard to tariff implications, Mr. MacIsaac said, “U.S. tariffs on many countries have had an impact on global trade patterns. The Port of Halifax is not immune. Overall, the performance of the Canadian economy through the balance in 2026 will be an important factor on volumes moving through ports across the country, including Halifax.”

« Pour renforcer cet avantage, explique-t-elle, le port continue d’investir dans l’optimisation et l’efficacité de son infrastructure ferroviaire et portuaire, tout en préparant le terminal de Contrecoeur pour accroître la capacité et la résilience du corridor Montréal-Midwest. »

Le nouveau terminal de Contrecoeur, qui devrait être achevé en 2030, augmentera la capacité de manutention de conteneurs du port de plus de 50%, ajoutant 1,15 million d’EVP à sa capacité actuelle de 2,1 millions.

Le 9 avril, le plus grand projet d’expansion de l’histoire moderne du port a franchi une étape importante. Le coup d’envoi a été donné à Contrecoeur, en présence du premier ministre Mark Carney, en même temps qu’était annoncé un prêt de 1,16 milliard de dollars de la Banque de l’infrastructure du Canada. Le gouvernement du Québec et Transports Canada avaient précédemment affecté de fonds à un projet dont les estimations actuelles fixent le coût total à 2,3 milliards de dollars.

Les tarifs douaniers ont des implications, affirme M^{me} Galarneau : « Les ajustements liés aux tarifs et une nouvelle dynamique commerciale font maintenant partie d’un environnement en évolution; tous les marchés et toutes les économies en ressentent les effets.

« Pour le Midwest, ces facteurs peuvent entraîner certains ajustements à court terme, et ils peuvent influencer les décisions de certaines entreprises, mais ils ne mettent pas en cause les bases du commerce nord-américain, qui reste hautement intégré et complémentaire.

« Le port de Montréal continue d’offrir un corridor logistique fiable et concurrentiel vers le Midwest, tirant parti de ses bonnes liaisons ferroviaires et d’une approche axée sur la prévisibilité et la diversification. Les flux commerciaux s’adaptent, mais la relation commerciale structurelle reste robuste. »

Le port d’Halifax a manutentionné un peu plus de 500 000 EVP l’année passée. Environ 10% de son volume conteneurs était pour le Midwest, alors que c’était environ 12% l’année précédente.

« Le port d’Halifax dessert des centres de population dans le Canada central et le Midwest américain, avec des liaisons ferroviaires rapides du CN vers le cœur de l’Amérique du Nord, dit Paul MacIsaac, vice-président principal de l’Administration portuaire d’Halifax (APH). Le CN est notre principal réseau ferroviaire. Il transporte les marchandises du port d’Halifax vers de grands centres intérieurs comme Chicago, Detroit et Indianapolis. Au retour, le CN transporte des marchandises d’exportation vers le port d’où elles partent vers des marchés du monde entier. »

L’administration portuaire continue de travailler avec le CN et ses autres partenaires clés – PSA Halifax et l’Association internationale des débardeurs (AID) – pour assurer un service régulier et fiable aux clients.

M. MacIsaac dit que le port a une réputation d’efficacité et de fiabilité, avec de courtes durées d’escale et des accostages sans congestion. « Dans le plus récent indice de performance des ports à conteneurs publié par la Banque mondiale, Halifax est le port le plus efficace au Canada, le deuxième en Amérique du Nord », fait-il valoir.

Le plan sur 50 ans de l’APH porte sur l’avenir du port jusqu’en 2070, examinant les divers repères qui déclencheront des projets d’expansion. M. MacIsaac avance qu’il s’agit d’un

« moyen prudent d'augmenter la capacité du Canada pour les importations et les exportations, avec notre port en eau profonde ».

M. MacIsaac est attentif à l'effet des tarifs douaniers : « Les tarifs américains imposés à plusieurs pays ont eu une incidence sur les tendances du commerce mondial. Le port d'Halifax n'est pas à l'abri. Globalement, la performance de l'économie canadienne dans le reste de 2026 sera un facteur important quant aux volumes passant par les ports du pays, y compris Halifax. »

Le port de Saint John compte comme partenaires trois lignes ferroviaires de catégorie 1, CPKC, CN et CSX. « Port Saint John offre un accès rapide et fiable aux marchés nord-américains, avec l'appui de partenaires de calibre mondial dans la chaîne d'approvisionnement et avec une connectivité exceptionnelle, dit Craig Bell Estabrooks, PDG de Port Saint John. Nos installations récemment agrandies sont à 72 heures de train de Chicago, où des correspondances rapides et fiables mènent au Midwest américain. »

Le projet de modernisation du côté ouest du port a été achevé en 2025. L'infrastructure du terminal à conteneurs exploité par DP World a bénéficié d'un investissement de 247 millions de dollars. En même temps, des partenaires du secteur privé ont investi 750 millions de dollars dans l'équipement et l'installation ferroviaire. L'administration portuaire estime que ces améliorations ont conforté la réputation de port fiable et sans congestion, porté sa capacité à 1 million d'EVP et amélioré sa capacité d'accueillir de plus grands navires.

Le port a reçu en 2026 une deuxième desserte de la Gemini Cooperation, une collaboration entre Hapag-Lloyd et Maersk. Étant la première escale nord-américaine sur la ligne AL3/TA2 et la dernière sur AL1/TA3, le port est bien placé pour offrir des avantages concurrentiels aux expéditeurs et destinataires nord-américains faisant affaire avec l'Europe.

Le premier centre d'importation et d'exportation d'AmeriCold au Canada devrait ouvrir ce printemps. Il fournira aux importateurs et exportateurs de biens réfrigérés de nouveaux services à valeur ajoutée, et ce, directement au port.

Les ports de la côte Ouest investissent dans de nouvelles installations

Sur la côte Ouest, le Midwest est un marché important pour le port de Prince Rupert.

Port Saint John features three Class 1 rail partners – CPKC, CN and CSX. “Port Saint John boasts fast, reliable access to North American markets, backed by world-class supply chain partners and exceptional connectivity,” said Craig Bell Estabrooks, President and CEO of Port Saint John. “Our newly expanded gateway offers 72-hour rail service to Chicago for swift, dependable connections to the U.S. Midwest.”

The port's West Side Modernization Project was completed in 2025, with \$247 million invested into infrastructure at the DP World-run west wide container terminal. The port's private sector partners, meanwhile, have invested \$750 million in enhanced equipment and rail upgrades. The port said these improvements have solidified its reputation as a dependable and uncongested gateway, boosted capacity to 1 million TEUs, and improved its ability to accommodate larger ships.

The port welcomed the second Gemini Cooperation service from Hapag-Lloyd and Maersk in 2026. As the first North American stop on the AL3/TA2 and the last on the AL1/TA3, the port said it is ideally positioned to offer competitive advantages to North American shippers and receivers targeting European markets.

AmeriCold's first Canadian import-export hub is set to open this spring, providing new value-added services immediately on the port for importers and exporters of refrigerated goods.

West Coast ports investing in new facilities

On the West Coast, the U.S. Midwest is a significant market for the Port of Prince Rupert.

“The Port of Prince Rupert provides optimized and robust supply chain operations facilitating the flow of goods to Asia-Pacific markets to shippers across western and central Canadian markets, along with the U.S. Midwest,” said Katherine Bamford, Vice-President of Business Development for the Prince Rupert Port Authority.

In 2025, the port served the U.S. Midwest with a variety of goods including furniture, building materials, auto parts, equipment and machinery, household goods, textiles, food and health products.

The Port of Prince Rupert is adding capacity and improving supply chain efficiency through two new transloading and logistics centres.

TRANSPACIFIC CHALLENGES

PORTS ARE COMPLICATED

OURS ISN'T

Simply fast. Simply reliable.

THE PORT OF PRINCE RUPERT

CANADA'S LEADING EDGE

CANXPORT, a \$750-million facility operated by Ray-Mont Logistics, is set to come online in the third quarter of 2026, adding 400,000 TEUs of annual rail-to-container export transloading capacity for forestry, agriculture, resin and more. Operations at CANXPORT, and the port as a whole, will be supported by a \$122-million expansion of CN's Zanardi Rapids Bridge from single to triple track, representing a significant investment in rail corridor capacity.

IntermodeX is developing LinX, a new import transloading and warehousing complex slated to open in 2027 that will add more than 100,000 TEUs of annual capacity. IntermodeX will be an anchor tenant at the South Kaien Logistics Park (SKLP), a new \$100-million development that will accommodate future growth in port logistics services, such as transloading and warehousing. The port is currently accepting expressions of interest for an additional, fully serviced 23-acre site within SKLP that is now ready to be leased for development.

"As the closest North American West Coast port to Asia, Prince Rupert offers the shortest and fastest trade route on the transpacific," Ms. Bamford said. "Inland, the Prince Rupert Gateway is directly connected to CN's expansive rail network with the flattest grade through the Rocky Mountains, resulting in lower emissions and cost savings for shippers transporting cargo across North America."

Approximately 2% of U.S. international laden imports arriving at West Coast ports each year move through the Port

«Le port de Prince Rupert fournit des opérations optimisées et fiables pour les chaînes d'approvisionnement, facilitant l'expédition en Asie-Pacifique de biens venant de l'Ouest et du Centre du Canada, ainsi que du Midwest américain», dit Katherine Bamford, vice-présidente, Développement commercial, de l'Administration portuaire de Prince Rupert.

En 2025, le trafic entre le port et le Midwest comprenait une variété de biens, y compris meubles, matériaux de construction, pièces automobiles, équipement et machinerie, biens ménagers, textiles, aliments et produits santé.

Le port de Prince Rupert augmente sa capacité et l'efficacité des chaînes d'approvisionnement grâce à deux nouveaux centres de transbordement et de logistique.

CANXPORT, une installation de 750 millions de dollars exploitée par Ray-Mont Logistics, devrait être opérationnelle au troisième trimestre de 2026. Elle ajoutera 400 000 EVP à la capacité annuelle de transbordement rail-conteneur de produits d'exportation pour les secteurs de la foresterie, de l'agriculture, de la résine et plus encore. Les opérations à CANXPORT et dans le port en général seront soutenues par un investissement de 122 millions de dollars au pont ferroviaire Zanardi du CN. Au lieu d'une voie unique, il y aura trois voies, ce qui augmentera d'autant la capacité du corridor.

La société IntermodeX prévoit ouvrir en 2027 un nouveau complexe de transbordement et d'entreposage, appelé LinX. Il ajoutera plus de 100 000 EVP de capacité annuelle. IntermodeX sera un locataire principal dans le Parc logistique de South Kaien, un projet de 100 millions de dollars qui permettra

PORT OF THUNDER BAY
THE SUPERIOR WAY WEST

www.portthunderbay.ca

PROJECT CARGO GATEWAY
For Western Canada

807-345-6400

Canada



PORT
SEPT-ÎLES

LE PLUS IMPORTANT PORT MINÉRALIER EN AMÉRIQUE DU NORD

/ THE LEADING MINERAL PORT IN NORTH AMERICA



Facilitateur des exportations canadiennes de minerai de fer de haute pureté

Facilitator for Canadian exports of high-purity iron ore

Connexion solide avec les marchés internationaux

Strong connection to international markets

Chef de file en matière de développement durable et un acteur clé sur le fleuve Saint-Laurent

Leader in sustainable development and key player on the St. Lawrence River



PORTSI.COM

of Vancouver. More than 90% of containerized trade that moved through the port's four container terminals continued to be Canadian trade in 2025. This includes imports of household goods for families and manufacturing inputs destined for businesses, as well as exports of grain, food and forestry products.

"We continue to partner with industry and government to invest in the gateway to boost reliability, capacity and fluidity of container trade in support of all port users," said Tessa Adams, External Communications at the Vancouver Fraser Port Authority.

Procurement is underway for the landmass and wharf for Roberts Bank Terminal 2, with a preferred construction team to be selected in the summer. "The future container terminal will unlock \$100 billion in additional annual trade capacity on Canada's West Coast and create tens of thousands of jobs," Ms. Adams said.

Global Container Terminals (GCT) is investing \$170 million to upgrade ship-to-shore cranes at Deltaport, with six new cranes being installed to handle the largest container vessels calling the West Coast.

"The Port of Vancouver has several strategic advantages," Ms. Adams said. "It is supported by strong trade infrastructure including three Class 1 railways, and extensive trucking and logistics facilities that connect the port throughout North America.

d'accroître les services de logistique offerts au port, comme le transbordement et l'entreposage. Le port cherche actuellement des parties intéressées à aménager un terrain supplémentaire de 23 acres avec services complets dans le Parc.

« Étant le port de la côte Ouest nord-américaine le plus près de l'Asie, Prince Rupert offre la route commerciale transpacifique la plus courte et la plus rapide, rappelle M^{me} Bamford. À l'Intérieur, Prince Rupert est relié directement au vaste réseau ferroviaire du CN empruntant le parcours le plus plat pour franchir les Rocheuses, ce qui réduit les émissions et les coûts des expéditeurs transportant des marchandises à travers l'Amérique du Nord. »

Environ 2% des importations américaines en charge arrivant chaque année à des ports de la côte Ouest passent par le port de Vancouver. Plus de 90% du trafic conteneurisé qui est passé par les quatre terminaux du port relevait encore du commerce canadien en 2025. En faisaient partie des biens

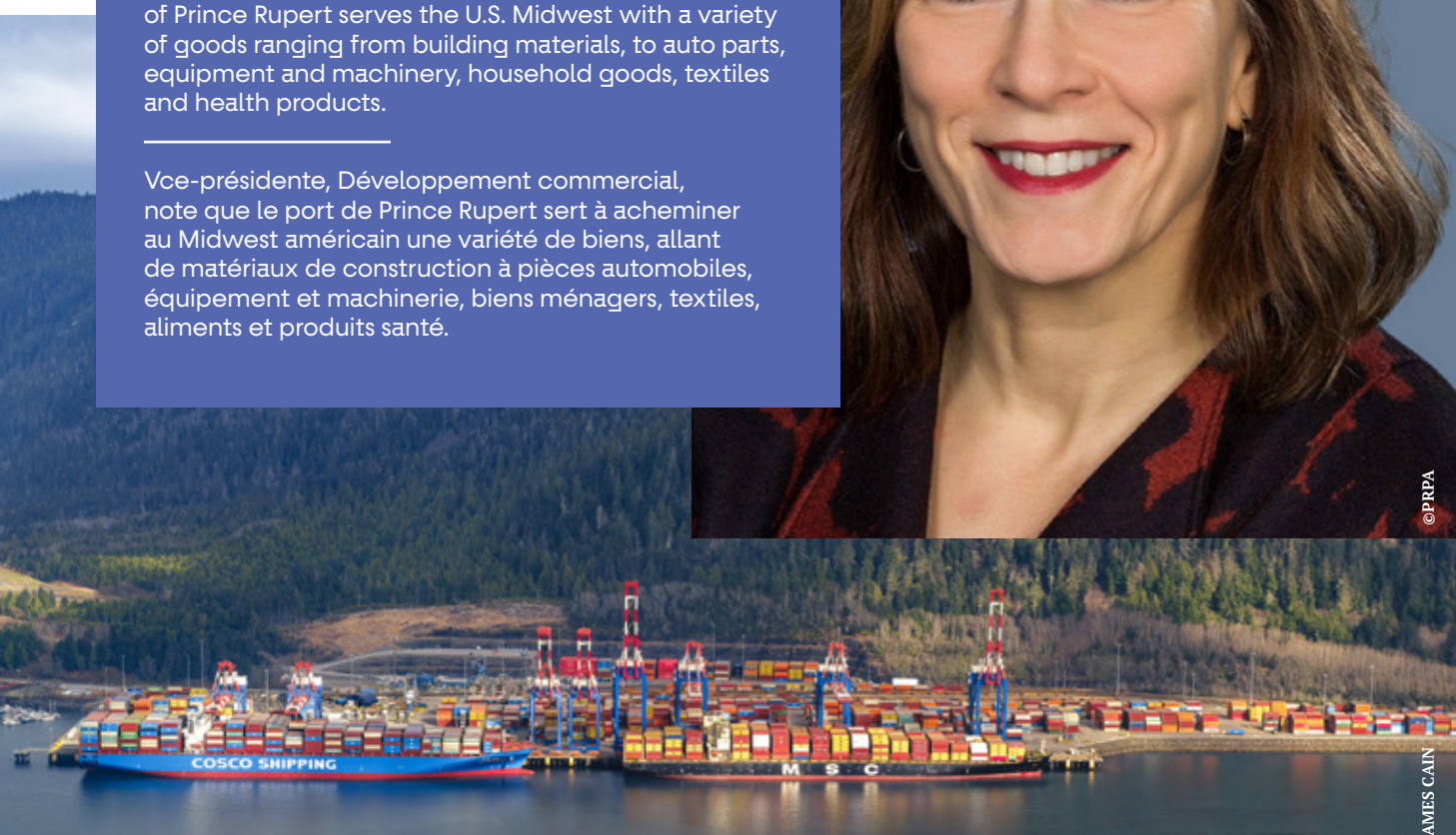
Katherine Bamford

Vice-President of Business Development, says the Port of Prince Rupert serves the U.S. Midwest with a variety of goods ranging from building materials, to auto parts, equipment and machinery, household goods, textiles and health products.

Vce-présidente, Développement commercial, note que le port de Prince Rupert sert à acheminer au Midwest américain une variété de biens, allant de matériaux de construction à pièces automobiles, équipement et machinerie, biens ménagers, textiles, aliments et produits santé.



© PRPA



© JAMES CAIN

ménagers pour les familles et des intrants manufacturiers pour les entreprises, ainsi que des exportations de céréales, d'aliments et de produits forestiers.

« Nous continuons de travailler en partenariat avec l'industrie et le gouvernement pour investir dans le portail afin d'accroître la fiabilité, la capacité et la fluidité du trafic conteneurs dans l'intérêt de tous les usagers du port », dit Tessa Adams, responsable des communications externes de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser.

Le processus d'approvisionnement est en cours pour les terres et le quai au Terminal 2 à Roberts Bank. Une équipe de construction privilégiée sera choisie cet été. « Le futur terminal de conteneurs libérera 100 milliards de dollars de capacité commerciale annuelle supplémentaire sur la côte Ouest du Canada et créera des dizaines de milliers d'emplois », dit M^{me} Adams.

Global Container Terminals (GCT) investit 170 millions de dollars pour moderniser les grues de quai à Deltaport, avec l'installation de six nouvelles grues pour desservir les plus grands porte-conteneurs faisant escale sur la côte Ouest.

« Le port de Vancouver possède plusieurs avantages stratégiques, affirme M^{me} Adams. Il bénéficie d'une solide infrastructure, y compris trois chemins de fer de catégorie 1 et de vastes installations pour le camionnage et la logistique qui relient le port à l'ensemble de l'Amérique du Nord. Le port jouit aussi d'un libre accès océanique à la région indo-pacifique, et il offre des coûts concurrentiels ainsi que des distances maritimes plus courtes jusqu'aux marchés asiatiques au nord de Singapour. »

M^{me} Adams note que le port continue de surveiller étroitement la politique commerciale des États-Unis. « La situation reste actuellement trop incertaine pour que nous spéculions sur les implications possibles pour le port, dit-elle. Nous discutons constamment avec nos partenaires de l'industrie et des chaînes d'approvisionnement afin de pouvoir continuer d'assurer le passage de tout le trafic dans le port de façon fiable et efficace. »

Des services ferroviaires améliorés

Pour CN, 2025 a été une année de contrastes. « Pour l'ensemble du réseau intermodal international du CN, nous avons enregistré une croissance frisant les 10 %, dit Girish Nair, vice-président, Multimodal et Automobile. Ce résultat a été favorisé par une comparaison à la période de l'année précédente avec ses conflits de travail dans les ports de Colombie-Britannique ainsi que par les bons résultats au port de Prince Rupert avec les nouveaux services de la Gemini Cooperation.

« Cependant, les volumes à destination et en provenance du Midwest ont baissé, largement en raison des problèmes géopolitiques, y compris les tarifs douaniers. »

Le CN est prudemment optimiste pour 2026. « Nous prévoyons des volumes globaux relativement stables, avec un modeste potentiel de croissance au deuxième semestre pour la reconstitution des stocks, dit M. Nair. Avec une augmentation soutenue de capacité sur notre réseau et un bon choix de points d'accès, nous croyons être en bonne posture pour une croissance graduelle du volume vers et depuis le Midwest, à mesure que les conditions du marché se stabilisent. »

Les importations que le CN achemine au Midwest sont surtout des biens de consommation, des pièces automobiles et autres produits semi-industriels. Pour les exportations, les

The port also has unimpeded ocean access to the growing Indo-Pacific region, and offers competitive costs and reduced marine distances to Asian markets north of Singapore.»

Ms. Adams said the port continues to monitor U.S. trade policy closely. “But the situation remains too uncertain for us to speculate on possible implications for the port at this time,” she said. “We are engaging in ongoing conversation with our industry and supply chain partners to ensure we can continue to move all trade through the port reliably and efficiently.”

Railways enhance services

CN said 2025 was a year of contrast. “Across CN’s broader international intermodal network, we delivered high single-digit year-over-year growth,” said Girish Nair, Vice-President, Intermodal and Automotive. “This was supported by an easier comparison following the previous year’s British Columbia port labour disruptions, as well as strong performance at the Port of Prince Rupert tied to new Gemini Cooperation services.

“However, volumes to and from the U.S. Midwest declined, largely due to geopolitical challenges, including tariffs.”

CN is cautiously optimistic about 2026. “We expect overall volumes to remain relatively flat, with the potential for modest growth emerging in the second half of the year as inventories are replenished,” Mr. Nair said. “With continued capacity expansion across our network and strong gateway optionality, we believe we are well positioned to support incremental growth into and out of the U.S. Midwest as market conditions stabilize.”

The imports that CN moves into the U.S. Midwest are primarily consumer goods, automotive parts, and other semi-industrial products. On the export side, transpacific volumes are more resource-oriented, with grain representing the largest single commodity group. Transatlantic flows tend to be more diversified, with semi-industrial and value-added goods accounting for a meaningful share alongside traditional exports.

“Looking ahead, we see growth opportunities in both directions,” Mr. Nair said. “On the import side, these are tied to supply chain diversification, nearshoring, and continued demand for consumer and automotive-related goods. On the export side, agricultural products remain a structural strength, with additional upside in higher-value manufactured and semi-industrial goods as trade lanes rebalance and gateway optionality improves.”

Commenting on challenges, Mr. Nair said, “The broader operating environment remains mixed. Economic and geopolitical volatility – including evolving trade and tariff policies – continues to influence shipper behaviour and routing decisions, making predictability one of the industry’s key challenges.

CN said its core advantage lies in its unique three-coast network, directly connecting Pacific, Gulf and Atlantic gateways into the U.S. Midwest. The railway is reinforcing this advantage through strategic infrastructure investments. “These include new inland capacity in key consumer markets such as Chicago, expansions at the ports of Montreal and Halifax, and the CANXPORT Logistics Centre in Prince Rupert driving loaded export match back,” Mr. Nair said. “Together, these projects increase capacity, improve velocity, and support long-term growth into and out of the Midwest.”

CPKC said 2025 marked another year of strong perfor-



Girish Nair

CN Vice-President, Intermodal and Automotive, reports that tariffs and geopolitical challenges have impacted volumes to and from the Midwest.

Vice-président, Multimodal et Automobile, CN, rapporte que les tarifs douaniers et les problèmes géopolitiques ont affecté les volumes à destination et en provenance du Midwest.

mance for the railway on trade routes linking the U.S. Midwest to domestic and international markets. “As the only single-line transnational railway connecting Canada, the U.S. and Mexico, we’re uniquely positioned to serve shippers who demand seamless integration between rail and maritime networks,” said CPKC Spokesman Terry Cunha.

CPKC anticipates continued growth this year of its Mexico Midwest Express (MMX) service, looking to capture additional market share as shippers prioritize speed, reliability and simplicity. “Our collaboration with CSX on the Southeast Mexico Express (SMX) is ramping up, offering customers new, efficient routes to the U.S. Southeast and Mexico, further solidifying our network advantage and opening new corridors for trade and growth,” Mr. Cunha said.

volumes transpacifiques sont davantage liés aux ressources, les céréales étant le plus grand groupe de produits. Le trafic transatlantique est plus diversifié. Les biens semi-industriels et à valeur ajoutée comptent pour une part importante, aux côtés des exportations traditionnelles.

« Nous voyons des possibilités de croissance dans les deux directions, dit M. Nair. Pour les importations, elles sont liées à la diversification des chaînes d’approvisionnement, à l’externalisation proche et à la demande soutenue de biens de consommation et de produits liés à l’automobile. Pour les exportations, les produits agricoles sont toujours aussi solides, et une augmentation est en vue pour les produits manufacturés et semi-industriels de plus haute valeur à mesure que les voies commerciales se rééquilibrent et que le choix de points d’accès s’améliore. »

En ce qui concerne les défis à relever, « Le contexte opérationnel général reste mitigé, dit M. Nair. La volatilité économique et géopolitique – avec des politiques commerciales et tarifaires changeantes – continue d’influencer les expéditeurs et les choix de routes, faisant qu’il est particulièrement difficile d’établir des prévisions pour l’industrie.

Le CN considère que son avantage fondamental est son réseau reliant trois côtes – Pacifique, golfe du Mexique et Atlantique – au Midwest. Le chemin de fer renforce cet avantage en effectuant des investissements stratégiques dans son infrastructure. « Il y a une nouvelle capacité intérieure dans de grands marchés de consommation comme Chicago, une expansion aux ports de Montréal et Halifax, et le centre de logistique CANXPORT à Prince Rupert qui facilite l’expédition d’exportations sur les trajets de retour, dit M. Nair. L’ensemble de ces projets augmente la capacité, améliore la vitesse et soutient la croissance à long terme du trafic allant et venant du Midwest. »

Pour le CPKC, 2025 est une nouvelle année de solides résultats sur les routes entre le Midwest et divers marchés intérieurs et étrangers. « Étant le seul chemin de fer à fournir un service transnational à transporteur unique reliant le Canada, les États-Unis et le Mexique, nous sommes bien placés pour servir les expéditeurs qui cherchent une intégration transparente entre les réseaux ferroviaire et maritime », affirme le porte-parole du CPKC Terry Cunha.

Le CPKC prévoit une progression soutenue de son service Mexico Midwest Express (MMX) cette année, cherchant à obtenir une plus grande part de marché alors que les expéditeurs priorisent la vitesse, la fiabilité et la simplicité. « Notre collaboration avec CSX sur le Southeast Mexico Express (SMX) prend forme, offrant aux clients de nouvelles routes efficaces vers le sud-est des États-Unis et le Mexique, solidifiant encore les avantages de notre réseau et ouvrant de nouveaux corridors pour le commerce et la croissance », dit M. Cunha.

Le CPKC dessert des industries vitales. « En tant que transporteur majeur de produits agricoles, nous apportons du maïs et du soja au littoral nord-ouest du Pacifique, pour l’exportation, et directement aux marchés mexicains, pour la consommation, indique M. Cunha. Dans le secteur automobile, nous continuons de tirer parti de notre réseau à ligne unique pour relier des usines du Mexique et du sud de l’Ontario au Midwest, soutenant des chaînes d’approvisionnement transfrontalières intégrées. »

M. Cunha affirme que l’innovation et des partenariats stratégiques sont toujours au cœur du succès du CPKC. Le lien du CPKC avec Americold, concrétisé par l’ouverture de l’installation

d'avant-garde de l'entreprise à Kansas City, représente un investissement important dans la chaîne d'approvisionnement froide intégrée d'Amérique du Nord. « Cette initiative nous permet de capturer une part croissante de la logistique du froid alors que la demande des consommateurs évolue aux États-Unis et au Mexique, dit M. Cunha. Avec l'évolution des chaînes d'approvisionnement, notre corridor MMX pourra se développer, transportant aussi bien des matières premières partant du Midwest que des produits finis destinés aux consommateurs américains.

« Le fait que nous soyons le premier et le seul chemin de fer transnational à ligne unique offre aux expéditeurs du Midwest des avantages uniques, continue M. Cunha. Avec des routes stratégiques à partir de la côte Ouest – de Vancouver à Chicago – et de la côte Est, nous offrons des temps de transit plus courts et des livraisons exceptionnellement rapides aux marchés. »

Compagnies maritimes au service d'un marché clé

Des exploitants américains, canadiens ou étrangers transportent des cargaisons, y compris des céréales, des conteneurs, des cargaisons spéciales, des charges lourdes, de l'acier, du minerai de fer et du charbon, en passant par les ports du Midwest sur les Grands Lacs. La Société maritime CSL, l'Algoma Central Corporation, le Groupe Desgagnés, CanfoNav, McKeil Marine, BBC Chartering, Polsteam et Lower Lakes Towing figurent parmi les acteurs sur les Grands Lacs.

CPKC's reach stretches across vital industries. "As a major transporter of agricultural products, we move corn and soybeans to the Pacific Northwest for export and directly into Mexican markets for consumption," Mr. Cunha said. "Our automotive business will continue to leverage our single-line network to connect production plants in Mexico and Southern Ontario with the Midwest, supporting seamless cross-border supply chains."

Mr. Cunha said innovation and strategic partnerships remain at the heart of CPKC's success. The railway's relationship with Americold, marked by the opening of the company's state-of-the-art facility in Kansas City, represents an important investment in North America's integrated cold supply chain. "This initiative positions us to capture a growing share of cold chain logistics as consumer demand evolves in the U.S. and Mexico," Mr. Cunha said. "As supply chains shift, our MMX corridor stands to grow, transporting both raw materials from the Midwest and finished goods headed to U.S. consumers.

"Our status as the first and only single-line transnational railway offers shippers in the Midwest unmatched advantages," Mr. Cunha continued. "With strategic routes from both the West Coast – Vancouver to Chicago – and the East Coast, we deliver superior transit times and exceptional speed to market."

Shipping lines serve key market

U.S., Canadian and foreign-flag operators move cargo, including grain, containers, project/heavy-lift components, steel, iron ore and coal, through Midwest ports. Canada

La stabilité au cœur du mouvement

Stability at the core of movement

Une équipe. Une solution.

One team. One solution.

QSL

SOLUTIONS LOGISTIQUES INTÉGRÉES, DE BOUT EN BOUT.
INTEGRATED END-TO-END LOGISTICS SOLUTIONS.


→ qsl.com

Steamship Lines, Algoma Central Corporation, Groupe Desgagnés, Canfornav, McKeil Marine, BBC Chartering, Polsteam and Lower Lakes Towing are among the operators on the Great Lakes. U.S.-flag ships focus on intra-Lakes trade.

Fednav, the biggest dry bulk shipping company in Canada, is also the largest ocean-going user of the Great Lakes-St. Lawrence Seaway waterway. Fednav Atlantic Lakes Line (FALLine), the company's regular maritime service from Northern Europe to St. Lawrence and Great Lakes ports, carries a mix of steel products and project and breakbulk cargoes.

The Cleveland-Europe Express, operated by the Dutch Spliethoff Group, offers transatlantic container, bulk and breakbulk service. Spliethoff also has a dedicated monthly liner service between Antwerp and Duluth, carrying breakbulk, project and container cargoes.

For its part, BBC Chartering has significantly expanded its operations in the Great Lakes and Canada via its new LakerMax fleet of specialized heavy-lift vessels designed to transit the St. Lawrence Seaway, enabling direct calls at inland ports. The vessels are optimized for project cargoes, featuring dual Liebherr LS 250 cranes and spacious decks. The service facilitates direct transport from international markets into the industrial heart of the U.S. Midwest and Central Canada.


Recent milestones include the passage of the **MV BBC Houston** into Lake Erie in May 2025 and the christening of the **MV BBC Bremen** in early 2026. Other notable Midwest ports served include Duluth and Cleveland. 

Les navires battant pavillon américain se concentrent sur le commerce entre les Grands Lacs.

Fednav, la plus grande compagnie de transport de vrac sec au Canada, est aussi le plus grand transporteur océanique utilisant le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent. Sa filiale Federal Atlantic Lakes Line (FALLine), qui offre un service régulier entre l'Europe du Nord et les ports du Saint-Laurent et des Grands Lacs, transporte des produits d'acier, des cargaisons spéciales et des marchandises générales.

Le service Cleveland-Europe Express, assuré par le groupe néerlandais Spliethoff, offre un service transatlantique pour conteneurs, vrac et marchandises générales. Spliethoff a aussi un service mensuel régulier entre Anvers et Duluth pour marchandises générales, cargaisons spéciales et conteneurs.

Pour sa part, BBC Chartering a sensiblement accru ses activités sur les Grands Lacs et au Canada, avec sa nouvelle flotte de LakerMax. Ces navires pour charges lourdes conçus pour transiter dans la Voie maritime du Saint-Laurent peuvent se rendre directement à des ports intérieurs. Ils sont optimisés pour des cargaisons spéciales, disposant de deux grues Liebherr LS 250 et de vastes ponts. Le service facilite le transport direct depuis les marchés internationaux jusqu'au cœur industriel du Midwest américain et du Canada central.

Parmi les récents événements marquants figurent l'arrivée du **NM BBC Houston** sur le lac Érié, en mai 2025, et le baptême du **NM BBC Bremen**, au début de 2026. Divers grands ports du Midwest sont desservis, dont Duluth et Cleveland. 





Port of Johnstown

Ontario, Canada



Canada: Québec, Montreal, Ottawa, Toronto

U.S.A.: New York

PORT OF JOHNSTOWN

Toronto → 3.5 hours

Ottawa → 1 hour

Montreal → 2 hours

U.S.A. → 10 minutes

New York City → 6.5 hours

Eastern Ontario's Premier Port

Tel.: 613.925.4228

www.portofjohnstown.com

generalinfo@portofjohnstown.com

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

BUILDING THE FLEET FOR THE FUTURE

We are building the next generation of multipurpose heavy-lift vessels, the „LakerMax“. With 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. Twelve vessels delivered to date. Nine more to come.* On top, more F500-vessels will arrive, ready for your cargo.

bbc-chartering.com



* status as per April 2026



Quand les règles changent, les mieux préparés avancent

When the rules shift, the prepared ones move forward

42%

des conteneurs entre le Québec et l'Ontario repartent à vide.
containers between Quebec and Ontario return empty.

329M\$

générés par les croisières internationales dans les régions portuaires en 2024
generated by international cruises in port regions in 2024.

2x

On pourrait doubler le trafic maritime. La capacité est déjà là.
We could double maritime traffic. The capacity is already there.

Nouvelles normes d'émissions, électrification des flottes, révision des infrastructures portuaires ; le secteur maritime est au cœur d'une transformation réglementaire et technologique sans précédent. Dans ce contexte, les organisations qui s'appuient sur des analyses rigoureuses sont celles qui orientent les décisions plutôt que de les subir.

Chez Aviseo Conseil, nous accompagnons les organisations du secteur maritime - associations, ports, entreprises, gouvernements - de l'analyse jusqu'à la décision.

ANALYSE ÉCONOMIQUE

Leaders canadiens en analyse de retombées économiques, nos modèles captent l'ensemble de la chaîne de valeur. Notre offre couvre également la productivité, l'estimation de la demande, les projections de main-d'œuvre, la conjoncture et les études de marché.

CONSEIL STRATÉGIQUE

Nous accompagnons les organisations du secteur maritime en stratégie, gouvernance et transformation organisationnelle afin de les aider à devenir plus résilientes et compétitives dans un contexte opérationnel de plus en plus complexe.

New emissions standards, fleet electrification, port infrastructure overhauls...the maritime sector is navigating an unprecedented wave of regulatory and technological change. In this environment, organizations that rely on rigorous analysis are the ones shaping decisions rather than reacting to them.

At Aviseo Conseil, we support maritime organizations - associations, ports, companies, governments - from analysis to decision-making.

ECONOMIC ANALYSIS

Canadian leaders in economic impact analysis, our models capture the full value chain. We also cover productivity, demand estimation, workforce projections, market conditions and market studies.

STRATEGY CONSULTING

We support organizations in the maritime sector with strategy, governance, and organizational transformation to help them become more resilient and competitive in an increasingly complex operating environment.



Kevin Dougherty

St. Lawrence Ship Operators on course to expand future opportunities

Les Armateurs du Saint-Laurent veulent élargir leurs horizons

Saul Polo

President and CEO St. Lawrence Ship Operators.

Président-directeur général d'Armateurs du Saint-Laurent.

Il y a 90 ans, par un beau jour de printemps, les propriétaires de navires domestiques assurant des services de transport sur le fleuve Saint-Laurent se sont réunis à Québec. Ils ont formé ce qui allait devenir l'association « Armateurs du Saint-Laurent » (ASL), leur porte-voix pour faire valoir et défendre leurs intérêts.

Ninety years ago, on one fine spring day, the owners of domestic vessels engaged in St. Lawrence River shipping gathered in Québec City to form what would become today's *Les Armateurs du Saint-Laurent*, the St. Lawrence Ship Operators, their front line voice to promote and defend their interests.

Then, Quebec's limited highway network in the Lower St. Lawrence and North Shore regions made shipping dominant in the transportation of goods and people.

Among the ASL's founders were members of the Desgagnés and Clarke families.

Clarke Steamships by the 1970s evolved into Clarke Transport, a trucking and logistics company, while Group Desgagnés stuck with ships and now operates 23 vessels, carrying bulk liquids, general cargo and passengers.

Saul Polo, a former Quebec Liberal MNA who also has a background in finance, now is President and CEO of the ASL, relying on his background in politics and business to notably present the ASL's goals to governments in Ottawa and Québec City.

Since Mr. Polo joined the ASL in September 2024, membership has grown from 11 ship-owning members, with 120 vessels, and 77 corporate members total, including related activities and advocacy, to 24 shipowners, a total of 165 corporate members and "soon a total of 290 ships," he told *Maritime Magazine*.

Widening membership perspective

"We are prepared today to take a larger perspective," Mr. Polo said. "We are preserving the tradition that the predominance of Quebec members must be preserved, and French is the first language used at the board of directors."

Still, he pointed out that Ontario shipowners have long envied their Quebec counterparts for having an association

À l'époque, le réseau routier était limité dans le Bas-Saint-Laurent et la Côte-Nord du Québec, et le transport maritime était le moyen dominant d'acheminer des biens et des personnes.

Parmi les fondateurs d'ASL figuraient des membres des familles Desgagnés et Clarke.

Dans les années 1970, la compagnie Clarke Steamships sera devenue Clarke Transport, une société de camionnage et de logistique. Pour sa part, le Groupe Desgagnés est resté fidèle aux bateaux. Aujourd'hui, il exploite 23 navires qui transportent du vrac liquide, des marchandises générales et des passagers.

Saul Polo, ancien député provincial libéral ayant des antécédents en finances, est PDG d'ASL. Fort de son expérience en politique et en affaires, il présente éloquentement les buts d'ASL aux gouvernements à Ottawa et à Québec.

Depuis l'arrivée de M. Polo en septembre 2024, l'effectif de membres d'ASL est passé de 11 armateurs possédant 120 navires, et un total de 77 sociétés membres, à 24 armateurs, un total de 165 sociétés membres et « bientôt un total de 290 navires », a-t-il dit au *Maritime Magazine*.

Élargir le bassin de membres

«Aujourd'hui, nous sommes prêts à adopter une perspective plus large, dit M. Polo. Nous respectons la tradition selon laquelle la prédominance de membres du Québec doit être préservée, et le français est la première langue utilisée au conseil d'administration.»

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.

@algomacentral

Learn more at algonet.com

Il note toutefois que les armateurs ontariens envient depuis longtemps leurs homologues québécois, qui avec ASL ont une association militant pour eux, rencontrant régulièrement des députés gouvernementaux et de l'opposition à Ottawa et à Québec.

Récemment, l'Algoma Central Corporation, de St. Catharines (Ontario) a rejoint ASL et est membre du conseil d'administration, tandis que McKeil Marine a réintégré l'association en tant que membre.

«Les réunions sont en français, insiste M. Polo, mais aujourd'hui, avec l'intelligence artificielle, les communications sont facilitées [avec la traduction instantanée].

Importance croissante du Grand Nord

Le corridor principal d'ASL comprend le Saint-Laurent, les Grands Lacs et jusqu'à l'Atlantique et l'Arctique – où Transarctik, filiale de Desgagnés, et NEAS, copropriété de communautés inuites, assurent l'approvisionnement tout en affirmant tranquillement la souveraineté canadienne.

«La présence d'entreprises dans le Nord du Québec et du Canada prend de l'ampleur», dit M. Polo.

En même temps, le gouvernement Carney est déterminé à y augmenter la présence militaire du Canada. «Voilà qui augmentera nécessairement le trafic commercial dans le Grand Nord.»

ASL milite depuis longtemps en faveur du transport maritime à courte distance en tant que moyen de transport plus économique et plus écologique que le camionnage.

like the ASL to go to bat for them, in regular meetings with government and opposition members in Ottawa and Québec City.

Recently Algoma Central Corp., based in St. Catharines, Ont., joined the ASL and is a board member, while McKeil Marine returned as a member.

“The meetings are in French,” Mr. Polo said, “but today, you know, with artificial intelligence, that facilitates communications,” with instant translation.

Growing Far North focus

The ASL's core corridor is the St. Lawrence, Great Lakes and all the way to the Atlantic, as well as the Arctic, where Desgagnés Transarctik and NEAS, co-owned by Inuit communities, deliver supplies, while quietly affirming Canadian sovereignty.

“The presence of companies in the north of Quebec and Canada is growing,” he said.

As well, the Carney government is committed to increasing Canada's defence presence. “Necessarily, that will increase commercial traffic in the far north.”

The ASL has long been an advocate of shortsea shipping, as a more economical, more environmentally friendly means of transport, over trucking.

Its Blue Highway initiative is working, Mr. Polo said. “It could work a lot more.

“We have the infrastructure,” he said. “Now we need all the actors, including the government actors, to coordinate better, and when I say coordinate better, for example by favouring intermodal transport.”

CAT[®] MARINE ENGINES
PERFORMANCE AND RELIABILITY

Power every voyage with **Cat[®] marine solutions**
 Unmatched engines, unrivaled support.

+ CONTACT YOUR REGIONAL REPRESENTATIVE TODAY

Quebec & Ontario: Guy Roy 438-838-7109 groy@toromont.com	Maritimes: Scott Tobin 902-818-2197 sctobin@toromont.com	Newfoundland & Labrador: Darrell Lambert 709-682-1358 dlambert@toromont.com
--	--	---

LEARN MORE ABOUT US ON: <https://www.toromontpowersystems.com/marine-power>

Ships of a modern era Navires de l'ère moderne



The growing Desgagnés fleet of state-of-the-art dual-fuel (diesel-LNG) oil/chemical tankers that significantly reduce environmental footprint.

Desgagnés développe sa flotte de pétroliers/chimiquiers bicarburants (diesel-GNL) qui réduisent sensiblement l'empreinte environnementale.

OCEAN Group's powerful new generation tugs are major factors contributing to safe navigation.

La nouvelle génération de remorqueurs puissants du Groupe Océan contribue considérablement à la sécurité de la navigation.



©DESAGNÉS

©OCEAN



©AWMC

The Algora Endeavour, one of newly-built self-unloading bulk carriers designed specifically for the Great Lakes and St. Lawrence Seaway trades.

L'Algora Endeavour, un des nouveaux vraquiers autodéchargeurs conçus expressément pour les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent.



©DAVID SCHAUER

The CSL Laurentien pictured calling at the Port of Duluth-Superior.

Le CSL Laurentien fait escale au port de Duluth-Superior.

A striking photo of a NEAS vessel on one of its regular Arctic sealift operations.

Photo saisissante d'un navire du groupe NEAS dans une de ses opérations régulières de ravitaillement dans l'Arctique.



©NEAS

Key intermodal projects

Government is taking up the challenge, promoting projects like the Port of Montreal's Contrecoeur container terminal expansion, the proposed QSL container facility in Quebec City, and other infrastructure projects in the Lower St. Lawrence, he said.

"Projects that favour more intermodal transport and more intermodal transfers create a whole supply chain that is more resilient and more competitive," Mr. Polo said. "We believe that ultimately it is the Canadian consumer who will win."

But the tides don't always run in the shipowners' favour.

To offset the 50 per cent U.S. tariffs on Canadian steel and between 35.16 per cent and 47.65 per cent on softwood lumber, Ottawa recently offered 50-per-cent subsidies on steel and lumber transport, but only for rail transport.

The ASL would also like that 50-per-cent subsidy to carry Canadian steel and lumber and has contacted the prime minister's office and the office of Transport Minister Steven MacKinnon, who has hinted he is considering extending the subsidies to maritime transport.

"We remain optimistic, we haven't had a confirmation, but we are moderately optimistic that our presentations have been well received."

This past January, the ASL, in partnership with the Chamber of Marine Commerce, the Ontario Marine Council and the St. Lawrence Economic Council (SODES), sent a joint letter to Ottawa urging the Canada Border Services Agency, whose primary mandate is border security, to lend a hand at more Canadian ports to ease customs clearance and container handling.

"At present, the Canada Border Services Agency (CBSA) only operates five marine container examination facilities in Canada: Halifax, Saint John, Montréal, Prince Rupert and Vancouver," the Letter indicated. "This is causing strained ports of entry and pressures on trade relationships, especially when you consider most provinces and that key trading hubs along the Great Lakes-St Lawrence Corridor, including the Greater Toronto Area, are without such facilities."

Son initiative « autoroute bleue » fonctionne, dit M. Polo : « Elle pourrait produire encore bien davantage d'effets.

« Nous avons l'infrastructure. Maintenant, il faut que tous les acteurs, y compris les acteurs gouvernementaux, se coordonnent mieux, par exemple en favorisant le transport intermodal. »

Grands projets intermodaux

Le gouvernement relève le défi. M. Polo note qu'il appuie des projets comme celui du terminal à conteneurs du Port de Montréal à Contrecoeur, celui des installations de manutention de conteneurs de QSL à Québec et d'autres projets d'infrastructure dans le Bas-Saint-Laurent.

« Des projets qui favorisent l'augmentation du transport intermodal et des transferts intermodaux renforcent la résilience et la compétitivité de toute la chaîne d'approvisionnement, dit M. Polo. Nous croyons qu'en fin de compte, c'est le consommateur canadien qui y gagnera. »

Cependant, les mesures prises ne servent pas toujours les armateurs.

Pour contrebalancer les tarifs douaniers de 50 % sur l'acier canadien et de 35,16 à 47,65 % sur le bois d'œuvre, Ottawa a récemment offert des subventions de 50 % pour le transport d'acier et de bois canadiens – mais seulement pour le transport ferroviaire.

ASL voudrait aussi bénéficier de cette subvention de 50 %, et a communiqué avec les cabinets du premier ministre et du ministre des Transports Steven MacKinnon. Ce dernier a laissé entendre qu'il envisageait effectivement d'étendre les subventions au transport maritime.

« Nous restons optimistes, affirme M. Polo. Nous n'avons pas reçu de confirmation, mais nous sommes modérément optimistes que nos présentations ont été bien reçues. »

En janvier dernier, ASL, en partenariat avec la Chambre de commerce maritime, le Conseil maritime de l'Ontario et la Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES), a écrit une lettre à Ottawa demandant que l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) facilite le dédouanement des conteneurs à davantage de ports.



PORT CORPORATION DE GESTION DU
PORT DE BAIE-COMEAU

CONTACT OUR TEAM
info@portbcomeau.ca / 418 298-2580

TOWARD NEW OPPORTUNITIES!

A HIGHLY EFFICIENT AND ACTIVE PORT TERMINAL:

- Major renovation of Terminal No. 5
- Development of a new port area : La Baie des énergies
- Strategic partnership with Norderra

The Port of Baie-Comeau is committed to being an efficient, safe, and welcoming port, while strengthening its role as a catalyst for sustainable regional development.

DO YOU HAVE AN IMPORT/EXPORT PROJECT?

DO YOU HAVE MULTIMODAL OR MULTI-PURPOSE NEEDS?

LET'S DISCUSS IT TOGETHER.

«À l'heure actuelle, [l'ASFC] exploite cinq installations d'examen des conteneurs maritimes au Canada, soit à Halifax, Saint John, Montréal, Prince Rupert et Vancouver, indiquait la lettre. Pour cette raison, les ports d'entrée sont surchargés et les relations commerciales subissent des pressions, en particulier lorsqu'on pense à la plupart des provinces et aux plaques tournantes essentielles le long du corridor des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent, incluant la région du grand Toronto, qui sont tout à fait dépourvues de telles installations.»

La lettre proposait d'en ajouter à six ports : Québec, Valleyfield, Picton, Hamilton-Oshawa, Windsor et Goderich.

L'ASFC envisage de le faire seulement aux ports de Québec et de Hamilton-Oshawa. Les signataires de la lettre veulent que les six ports soient envisagés, mais M. Polo sait qu'à travers le Canada, c'est une vingtaine de ports qui voudraient des mesures de l'ASFC pour faciliter le transit portuaire.

«Nous reconnaissons qu'il est difficile pour l'ASFC de satisfaire à toutes les demandes, admet M. Polo. Entre-temps, nous sommes heureux de savoir qu'elle pourrait commencer avec deux des six ports, notamment le port de Québec.»

M. Polo a été enchanté de la nouvelle, annoncée le 24 avril par Joël Lightbound, ministre de la Transformation du gouvernement, des Travaux publics et de l'Approvisionnement, que l'ASFC octroiera au Port de Québec la certification pour devenir un premier port d'arrivée capable de recevoir des conteneurs maritimes internationaux. Le 4 avril, le gouvernement avait déjà décidé d'approuver l'établissement au terminal à conteneurs du port de Hamilton d'un entrepôt de stockage relevant d'un bureau de l'ASFC pour les biens importés.

Davantage de brise-glaces requis

Par ailleurs, ASL voudrait que le gouvernement fédéral investisse davantage pour de nouveaux brise-glaces. Le changement climatique prolonge la saison de navigation dans l'Arctique, mais les transporteurs auront encore besoin de brise-glaces dans le Grand Nord.

Dans le sud, ASL souhaite une saison de navigation plus longue sur la Voie maritime du Saint-Laurent, propriété

The Joint Letter proposed six ports, Québec City, Valleyfield, Picton Terminal, Hamilton-Oshawa, Windsor and Goderich.

The CBSA is considering extending such services only to the Port of Quebec and Hamilton-Oshawa. Mr. Polo said the Letter's signatories want all six ports to be considered, but he is also aware that across Canada about 20 ports want the CBSA to ease through-port transit.

"We recognize that it is difficult for the Agency to respond to all the demands," Mr. Polo said. "At the same time, we are pleased that it could start with two of the six ports, notably the Port of Quebec."

Mr. Polo was delighted by the news announced on April 24 by Joël Lightbound, Minister of Government Transformation, Public Works and Procurement, that the CBSA will grant certification to the Port of Quebec as a primary port of entry capable of receiving international maritime containers. This followed a government decision on April 4 approving a CBSA-bonded warehouse for imported goods to be established at the Port of Hamilton Container terminal.

More ice breakers generally needed

On another front, the ASL would like more federal government investment for new ice breakers, noting that climate change is extending the navigation season in the Arctic, but shippers will still need ice breakers in the high north.

In the south, the ASL wants a longer navigation season through the St. Lawrence Seaway, co-owned by the governments of Canada and the United States, with ice breakers playing a key role along with upgrades to the Seaway locks.

Mr. Polo said navigation in the Seaway is currently approaching 10 months of the year, but suggests that with climate change and more infrastructure upgrades it could stretch to 11 months - which would make a huge difference for shippers. "There must be investments in the infrastructure of the Seaway."

RELIABLE MARITIME TRANSPORT, FROM THE ARCTIC TO THE GREAT LACS
PEOPLE • COMMUNITY • SERVICE

TRANSPORT MARITIME FIABLE, DE L'ARCTIQUE AUX GRANDS LACS
LES GENS • COMMUNAUTÉ • SERVICE

1-877-225-6327 • NEAS.ca

Quebec maritime strategy

Quebec has a maritime strategy, which Mr. Polo said is “hyper important” for the shipping industry, adding that Quebec’s commitment gives shipowners in the province an edge over their counterparts in other provinces, although funding for the maritime strategy has been absent from provincial budgets in 2025 and 2026.

“That is why close to 20 members of the ASL came to Québec City (in March 2026) to meet elected members of the government, the opposition and senior government officials to remind them of the importance of maritime transport.”

The ASL would like the province to assist in creation of a data sharing platform in real time linking ship operators, favouring fluidity, better performance and more efficiency in moving ships.

“We can’t get left behind,” Mr. Polo said.

Biofuel horizon


The ASL notes that shipping is a leading contributor to reducing greenhouse gas emissions and shipowners would like to use more biofuels, such as ammonia, which is carbon free, or blends of diesel or LNG with organic fats.

“Transport Canada allows for pilot projects the use of biofuels,” he said. “For the St. Lawrence and the Great Lakes one of the representations we have made is for better defined Transport Canada regulations for transporters seeking greater use of biofuels.”

Mr. Polo sees an opportunity for Quebec to become a centre for biofuel production, proposing tax incentives for biofuel users.

Shipping is more important in peoples’ lives than they realize, Mr. Polo said, recalling that 80 per cent all the goods in our homes arrived by maritime transport. Since he joined the ASL, Mr. Polo has tried to make it as much a public affairs venture as a business development operation, with more ASL get togethers, such as luncheon-conferences, to talk about common concerns.

“Because that’s a way for them to express themselves and to raise the voices of the shipowners within the maritime industry and as well with political figures, provincial or federal. So that was a clear objective from the start,” Mr. Polo said.

“What impact has that had? It has had a direct impact in the number of members that has more than doubled in the last year.” 

conjointe des gouvernements canadien et américain. Des brise-glaces y joueraient un rôle clé, de même que des aménagements aux écluses de la Voie maritime.

La navigation sur la Voie maritime est maintenant possible presque 10 mois par année, mais M. Polo pense qu’avec le changement climatique et davantage d’améliorations de l’infrastructure, elle pourrait se faire sur 11 mois, ce qui ferait une énorme différence pour les transporteurs. « Il faut des investissements dans l’infrastructure de la Voie maritime. »

Stratégie maritime du Québec

Québec a sa stratégie maritime, ce qui est « hyper important » pour l’industrie maritime, selon M. Polo. Celui-ci ajoute que l’engagement du Québec donne aux armateurs de la province un avantage par rapport à leurs homologues des autres provinces. Par contre, le financement de la stratégie a été absent des budgets provinciaux de 2025 et 2026.

« C’est pourquoi près de 20 membres d’ASL sont venus à Québec [en mars 2026] pour rencontrer des élus du gouvernement et de l’opposition ainsi que des hauts fonctionnaires, pour leur rappeler l’importance du transport maritime. »

ASL voudrait que la province aide à la création d’une plateforme de partage de données en temps réel reliant les exploitants de navire, pour augmenter la fluidité et l’efficacité du trafic maritime.

« Il ne faut pas que nous soyons laissés pour compte », insiste M. Polo.

Place aux biocarburants


ASL note que le transport maritime se situe à l’avant-plan pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Les armateurs voudraient utiliser davantage de biocarburants comme l’ammoniac, qui ne contient pas de carbone, ou des mélanges de diesel ou GNL et de matières grasses biologiques.

« Transports Canada permet des projets pilotes d’utilisation de biocarburants, dit-il. Pour le Saint-Laurent et les Grands Lacs, une des demandes que nous avons formulées concerne des règlements mieux définis de Transports Canada pour les transporteurs voulant utiliser davantage de biocarburants. »

M. Polo considère que le Québec pourrait devenir un centre de production de biocarburant, proposant des incitatifs fiscaux aux utilisateurs de biocarburant.

Le transport maritime est plus important dans la vie des gens qu’ils ne le réalisent, croit M. Polo. Il rappelle que 80 % de tous les biens dans nos maisons arrivent par bateau. Depuis qu’il est à ASL, M. Polo a tenté d’en faire une opération d’affaires publiques autant que de développement commercial, avec davantage de rencontres, comme des déjeuners-conférences, pour discuter de questions d’intérêt commun.

« C’est un moyen pour les membres de s’exprimer et de faire entendre les voix des armateurs au sein de l’industrie maritime ainsi qu’auprès des acteurs politiques provinciaux et fédéraux, dit M. Polo. C’était un objectif clair dès le départ.

« Quel en a été l’impact ? Il y a eu un impact direct sur le nombre de membres, qui a plus que doublé dans la dernière année. 





165^e
anniversaire



20^e
anniversaire

*Félicitations aux Armateurs
du Saint-Laurent pour
leur 90 ans à la barre de
l'économie canadienne!*

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 assurent chaque année la conduite de 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.

cpbsl.ca
sim-pilot.com

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

A memorable 2026 Gala of the St. Lawrence Ship Operators

Staged at the iconic Château Frontenac overlooking the St. Lawrence River on February 13, the 88th edition of the Annual Gala of the St. Lawrence Ship Operators was highly anticipated – coinciding, as it did, with the 90th anniversary of the creation of an organization promoting and defending the interests of domestic carriers operating on a vital North American shipping corridor. And what a “full house” it turned out to be as key industry players enjoyed a convivial evening where exchanges on past achievements shared the limelight with present and future challenges.

Fittingly enough, too, special recognition was paid to the crucial role and professionalism of St. Lawrence River and Great Lakes pilots. A particular reference was made to how the

Édition 2026 mémorable du Bal des Armateurs du Saint-Laurent

La 88^e édition du Bal annuel des Armateurs du Saint-Laurent était particulièrement attendue, d'autant qu'elle coïncidait avec le 90^e anniversaire d'une association vouée à la promotion et la défense des intérêts des transporteurs domestiques travaillant dans un corridor vital de navigation nord-américain. La rencontre s'est tenue le 13 février dans l'emblématique Château Frontenac qui surplombe le Saint-Laurent. Elle a été mémorable, réunissant des acteurs clés de l'industrie pour une soirée conviviale où on s'est remémoré les réalisations passées, mais aussi discuté des défis à relever aujourd'hui et à l'avenir.

En outre, un hommage bien mérité a été rendu aux pilotes du Saint-Laurent et des Grands Lacs, pour leur professionnalisme et le rôle crucial qu'ils jouent. La démonstration des compétences techniques des pilotes du Saint-Laurent, lors de l'avarie du porte-conteneurs Livorno Express en juin dernier,

An overview of the gala.
Vue d'ensemble du bal.



a été citée en exemple. Grâce à une manœuvre de remorquage majeure, les pilotes ont fait en sorte que le navire immobilisé au port de Montréal par une panne moteur puisse être ramené en Europe pour réparations.

La mosaïque de photos de moments touchants illustre bien l'esprit de solidarité qui règne dans le majestueux réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent.

technical expertise of the St. Lawrence pilots in a large-scale towing manoeuvre, allowed the containership Livorno Express, disabled by engine failure at the Port of Montreal in June 2025, to eventually proceed for repairs in Europe.

The mosaic of photos capturing heart-warming moments bears witness to the wonderful spirit of solidarity prevailing along the majestic St Lawrence waterway.



La table d'honneur – De gauche à droite :

Jean Aubry-Morin, président et chef de la direction de l'Administration de pilotage des Grands Lacs, accompagné de son épouse D^{re} Claire L. Miller; **Gregg Ruhl**, président-directeur général d'Algoma Central Corporation, accompagné de son épouse Diane Ruhl; **Catherine Vallières-Roland**, mairesse suppléante de la ville de Québec et conseillère municipale pour le district Montcalm–Saint-Sacrement; **Greta Bédard**, présidente-directrice générale de la Société des traversiers du Québec; **l'honorable Jean-Yves Duclos**, député de Québec, accompagné de son épouse Marie-Chantal Dumas; **Hannah Bowlby**, présidente du conseil d'administration du Conseil maritime de l'Ontario, membre du conseil d'administration des Armateurs du Saint-Laurent et gestionnaire des relations gouvernementales et des affaires publiques de l'Algoma Central Corporation, accompagnée de son époux Matthew Bowlby (à côté de M. Duclos); **l'honorable Pierre Paul-Hus**, député de Charlesbourg–Haute-Saint-Charles et lieutenant du Québec, accompagné de son épouse Marie-Josée Turcotte; **Saul Polo**, président-directeur général des Armateurs du Saint-Laurent; **Anne Dudte**, consule générale des États-Unis à Québec; **Louis Martel**, président et chef de la direction du Groupe CSL, accompagné de son épouse Julie Goulet; **Joël Arseneau**, député des Îles-de-la-Madeleine; **Jacques Tanguay**, président et chef de la direction du Groupe Océan; **Serge Le Guellec**, président et chef de la direction par intérim de Desgagnés, accompagné de sa conjointe Lise Le Guellec; **Demetrios « Jim » Athanasiou**, président-directeur général de la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent; **Steven Blaney**, maire de Lévis, accompagné de son épouse Marie Bouchard; et **Guillaume Dubreuil**, président du conseil d'administration des Armateurs du Saint-Laurent et directeur, affaires externes et relations gouvernementales du Groupe CSL.

Absents de la photo : **Francis Goyer**, vice-président, directeur clientèle – Secteur maritime et logistique internationale de BFL Canada, accompagné d'Amélie Pelletier; **Julie Bédard**, directrice exécutive, Efficacité et sécurité maritimes de Pilotage St-Laurent; et **Samuel Poulin**, député provincial de la circonscription de Beauce-Sud et ministre délégué à l'Économie et aux Petites et Moyennes Entreprises, accompagné de Shirley Dorismond, députée provinciale de Marie-Victorin.

Head table – From left to right:

Jean Aubry-Morin, Chairman and CEO of the Great Lakes Pilotage Authority, accompanied by his wife Dr Claire L. Miller; **Gregg Ruhl**, President and Chief Executive Officer at Algoma Central Corporation accompanied by his wife Diane Ruhl; **Catherine Vallières-Roland**, Deputy Mayor of Québec City and city councillor for the Montcalm–Saint-Sacrement district; **Greta Bédard**, President and Chief Executive Officer of the Société des traversiers du Québec; **The Honourable Jean-Yves Duclos**, Member of Parliament for Québec, accompanied by his wife Marie-Chantal Dumas; **Hannah Bowlby**, Chair of the Ontario Marine Council, Senior Director, Government Relations and Public Affairs, Algoma Central Corporation and Member of the Board of Directors of St. Lawrence Ship Operators, accompanied by her husband, Matthew Bowlby (beside Mr Duclos); **The Honourable Pierre Paul-Hus**, Member of Parliament for Charlesbourg–Haute-Saint-Charles and Lieutenant for Quebec, accompanied by his wife Marie-Josée Turcotte; **Saul Polo**, President and CEO, St. Lawrence Ship Operators; **Anne Dudte**, U.S. Consul General in Québec; **Louis Martel**, President and Chief Executive Officer of CSL Group accompanied by his wife Julie Goulet; **Joël Arseneau**, Member of Parliament for the Îles-de-la-Madeleine; **Jacques Tanguay**, President and Chief Executive Officer of Groupe Océan; **Serge Le Guellec**, Interim President and Chief Executive Officer, Desgagnés, accompanied by his wife Lise Le Guellec; **Demetrios « Jim » Athanasiou**, President and CEO St. Lawrence Seaway Management Corporation; **Steven Blaney**, Mayor of Lévis, accompanied by his wife Marie Bouchard; and **Guillaume Dubreuil**, Chair of the Board of Directors of St. Lawrence Ship Operators and Director, External Affairs and Government Relations, CSL Group.

Not pictured: **Francis Goyer**, Vice-President and Client Director – Maritime and International Logistics at BFL Canada, accompanied by Amélie Pelletier; **Julie Bédard**, Executive Director, Maritime Efficiency and Safety at the St. Lawrence Pilotage Authority; and **Samuel Poulin**, Member of the National Assembly for the constituency of Beauce-Sud and Minister responsible for the Economy and Small and Medium-sized Enterprises, accompanied by Shirley Dorismond, Member of the National Assembly for Marie-Victorin.

© ARMATEURS DU SAINT-LAURENT





Award for professionalism and rigour

From left to right: **Captain Éric Sauvé**, President of the Corporation of Pilots of the Central St. Lawrence; **Captain Vincent Lanouette**, President of the Corporation of Pilots of the Lower St. Lawrence; **Captain Christian Ouellet**, Executive Director of Operations, Great Lakes Pilotage Authority; and **Guillaume Dubreuil**, Director, External and Government Affairs CSL. Chairman of the board, St. Lawrence Ship Operators.



Prix professionnalisme et rigueur

De gauche à droite : **capitaine Éric Sauvé**, président de la Corporation des pilotes du Saint-Laurent central; **capitaine Vincent Lanouette**, président de la Corporation des pilotes du Bas-Saint-Laurent; **capitaine Christian Ouellet**, directeur exécutif aux opérations, Administration de pilotage des Grands Lacs; et **Guillaume Dubreuil**, directeur, Affaires gouvernementales et externes CSL, président du conseil, Armateurs du Saint-Laurent.



© ARMATEURS DU SAINT-LAURENT



In a keynote speech, Serge Le Guellec, Interim President and CEO of Desgagnés covered a wide range of topical subjects, including recent developments at Desgagnés and the impact on shipping of the Middle East conflict. He also stressed the need to modernize Canadian marine infrastructures and suggested that Canada's maritime industry was well positioned to contribute to the dual objectives of Canada's government of growing inter-provincial trade as well as expanding international trade.

Serge Le Guellec, PDG par intérim de Desgagnés, a prononcé un discours-programme abordant un éventail de sujets d'actualité, y compris les récents développements chez Desgagnés et les répercussions du conflit au Moyen-Orient sur le transport maritime. Il a insisté sur la nécessité de moderniser les infrastructures maritimes canadiennes, et il a fait valoir que l'industrie maritime du Canada est bien placée pour contribuer aux deux objectifs du gouvernement canadien d'augmenter le commerce interprovincial et de diversifier le commerce international.







©COLLECTION ROGER DESGAGNÉS

Presentation in 1960 of the silver-headed cane to Roger G. Desgagnés, captain of the MV Champlain. Built in wartime Britain for North Sea voyages, these small coastal ships were rapidly nick-named 'steam irons' by Quebecers because of their shape.

Présentation en 1960 de la canne à pommeau d'argent au capitaine du Champlain, Roger G. Desgagnés. Construit en Grande-Bretagne pendant la guerre pour les voyages en mer du Nord, ces petits caboteurs n'ont pas tardé à être surnommés « fers à repasser » par les Québécois à cause de leur silhouette caractéristique.

Leo Ryan

Historical perspective on the St. Lawrence Ship Operators

90 years of meeting challenges on an unique continental corridor

Founded in 1936, the Quebec-based Armateurs du Saint-Laurent (St. Lawrence Ship Operators) is this year celebrating another milestone in the industry association's history – its 90th anniversary. A major player in maritime transport, ASL represents 18 owners and operators of domestic vessels, which transport goods and passengers on the waters of the St. Lawrence, but also on the Great Lakes, in the Arctic and in the Maritime provinces.

Survol historique des Armateurs du Saint-Laurent

90 ans à relever des défis dans un corridor continental unique

L'association Armateurs du Saint-Laurent, établie à Québec, franchit un jalon important en 2026. Ayant été fondée en 1936, elle célèbre cette année son 90^e anniversaire. ASL est un acteur majeur dans le monde du transport maritime. Elle représente 18 propriétaires et exploitants de navires domestiques qui transportent des marchandises et des passagers sur le Saint-Laurent, mais aussi dans l'Arctique et dans les provinces maritimes.

Depuis neuf décennies, ASL n'a jamais dévié de sa mission première : promouvoir et défendre les intérêts des transporteurs intérieurs.

Cette période historique a été marquée par de nombreux événements marquants, des écueils réglementaires et une profonde évolution des transports.

À la Seconde Guerre mondiale (1939-1945) ont succédé la « Révolution du conteneur » de la fin des années 1950, l'inauguration de la Voie maritime du Saint-Laurent en 1959, l'ouverture du fleuve Saint-Laurent à la navigation hivernale jusqu'à Montréal au début des années 1960 – grâce à l'appui des brise-glaces de la Garde côtière fédérale – et l'apparition sur les mers de pétrolières et de vraquiers géants capables de transporter des centaines de milliers de tonnes de cargaisons.

Et depuis quelques décennies, on assiste, sur la voie de navigation Saint-Laurent-Grands Lacs, à une intensification de la concurrence du transport routier et ferroviaire, au développement de l'intermodalisme, à de formidables améliorations dans la technologie de la navigation, à des pressions croissantes pour protéger l'environnement grâce à une navigation « verte » et à des innovations ingénieuses comme les navires autodéchargeurs d'entreprises canadiennes visionnaires dont la société Canada Steamships Lines et l'Algoma Central Corporation.

For nine decades, the ASL has never wavered from its prime mission: promoting and defending the interests of domestic carriers.

During this historic period, there have been significant events, regulatory challenges and transportation changes aplenty.

Highlights notably encompass the Second World War (1939-45), the Container Revolution in the late 1950s, the launching of the St. Lawrence Seaway in 1959, the opening up of the St. Lawrence River to winter navigation into Montreal in the early 1960s thanks to federal Coast Guard ice-breaker support, and the appearance on the high seas of giant tankers and bulk carriers able to carry several hundred thousand tonnes of cargo.

And on the St. Lawrence/Great Lakes waterway, the past few decades have witnessed growing competition from the trucking and rail modes, the evolving concept of intermodalism, tremendous improvements in navigation technology, growing pressures to protect the environment through 'green' shipping, and such innovative creations as self-unloader vessels by visionary Canadian maritime enterprise Canada Steamships Lines and Algoma Central Corporation.

1937 annual gathering of the St. Lawrence shipowners.

The Association of Owners of Sailing and Motor Vessels held its second annual general meeting in Québec City. A delegation of wholesalers from Québec City had travelled there to meet with members of the Association and discuss adjustments to transport rates, the classification of goods to be transported, and cargo insurance. The meeting concluded with a banquet to which all member captains were invited by La Machinerie Universelle Limitée, whose managing director is Mr Henri Delorme. The banquet was presided over by Captain Jos. Gagné of La Malbaie, owner of the schooner J. Lapointe.

Réunion annuelle de 1937 des armateurs du Saint-Laurent.

L'Association des propriétaires de navires à voiles et à moteurs a tenu à Québec sa deuxième assemblée annuelle. Une délégation des marchands de gros de Québec s'était rendue pour rencontrer les membres de l'Association et discuter avec eux d'un rajustement des taux de transport, de la classification des marchandises à être transportées et de l'assurance sur les marchandises. La réunion s'est terminée par un banquet où tous les capitaines qui en sont membres étaient invités par La Machinerie Universelle Limitée, dont le directeur-gérant est M. Henri Delorme. Le banquet était présidé par le capitaine Jos. Gagné, de La Malbaie, propriétaire de la goélette J. Lapointe.

Source : *Le Soleil*, 15 décembre 1937.



From 18 at its founding, the Association's total membership grew to 22 in 1938, 67 in 1955, and 90 in 1960 to attain 165 corporate members today. The active members are primarily owners of Canadian-flagged tonnage. Nearly 300 vessels of various types comprise the fleet in which all ships are manned by Canadian seafarers. They produce substantial benefits to the Quebec and Canadian economies. These vessels trade mainly in the St. Lawrence and Great Lakes, as well as serving the Canadian Arctic, the Magdalen Islands, the Maritime provinces, Newfoundland and Labrador and foreign destinations.

It's been estimated that a single Canadian-flag vessel generates more than \$1 million in tax revenues for different levels of government. The associated members include maritime agents, classification societies, shipyards,



©MARC PICHÉ

Canada Steamship Lines operated a famous Great White Fleet of passenger vessels like the iconic Tadoussac, built in 1928, on the St. Lawrence and Saguenay Rivers until 1965.

La compagnie Canada Steamship Lines a exploité jusqu'en 1965 une célèbre flotte de navires à passagers, la « Grande Flotte blanche », comprenant notamment l'emblématique *Tadoussac*, construit en 1928, sur le fleuve Saint-Laurent et la rivière Saguenay.

Ayant débuté avec 18 membres, l'association en comptait un total de 22 en 1938, 67 en 1955 et 90 en 1960. Aujourd'hui, elle en est à 165 sociétés membres. Les membres actifs sont surtout des propriétaires de navires battant pavillon canadien. Près de 300 bâtiments de divers types composent une flotte dont tous les navires ont des équipages canadiens. Ils offrent des retombées substantielles aux économies du Québec et du Canada. Si ces bâtiments commercent principalement sur le Saint-Laurent et les Grands Lacs, ils desservent également l'Arctique canadien, les Îles-de-la-Madeleine, les provinces maritimes, Terre-Neuve-et-Labrador ainsi que des destinations à l'étranger.

Selon certaines estimations, un seul navire sous pavillon canadien génère plus de 1 million de dollars de recettes fiscales pour les différents ordres de gouvernement. Outre

Archives maritimes René Beauchamp



The E.A.B. at Port Alfred transporting and surrounded by logs on the Saguenay River.

L'E.A.B. à Port Alfred, entouré de billots et en transportant, sur la rivière Saguenay.

des armateurs, les rangs d'ASL comprennent des membres associés : agents maritimes, sociétés de classification, chantiers maritimes, juristes spécialisés en droit maritime, administrations portuaires, architectes navals, dockers et autres fournisseurs de biens et services essentiels au maintien d'une industrie maritime dynamique. Au fil des ans, l'association a plusieurs fois changé de nom.

Lors de son lancement en 1936, c'était Association des propriétaires de navires à voiles et à moteurs. Elle a été rebaptisée Association des armateurs du Saint-Laurent en 1950 (en anglais St. Lawrence Shipowners Association, puis St. Lawrence Ship Operators Association en 1982). En juillet 2003, elle adopte son nom actuel Armateurs du Saint-Laurent (en anglais St. Lawrence Ship Operators).



CSL's Fort St Louis operating in icy waters on the Gulf of St. Lawrence with a helicopter hovering over it in 1962.

Le Fort St Louis de CSL naviguant dans les eaux glacées du golfe du Saint-Laurent, survolé par un hélicoptère, en 1962.

©ASL ARCHIVES

marine lawyers, port authorities, naval architects, stevedores and other interests providing goods and services essential for the maintenance of a vibrant maritime industry. Over the years, the name of the association has undergone several changes.

When launched in 1936, the industry entity was called the Sailing and Motor Vessels Owners Association (*Association des propriétaires de navires à voiles et à moteurs*). It was changed to the St. Lawrence Shipowners Association in 1950 and to the St. Lawrence Ship Operators Association in 1982. In July 2003, it assumed its current name of St. Lawrence Ship Operators (*Armateurs du Saint-Laurent*).

Portneuf, juillet 1968
Photo René Beauchamp



The SONIA D. carrying varied cargo pictured at the quai de Portneuf in 1968.

Le SONIA D. transportant des marchandises variées, au quai de Portneuf en 1968.

©RENÉ BEAUCHAMP

The early beginnings

On Dec. 1, 1936, Léopold William Morin, a lawyer and former navigator, Maurice Frenette, an accountant, as well as Paule Lamontagne – described as “a girl of legal age and exercising her rights” – held the first meeting of provisional directors. Subsequently, on Dec. 4, the Sailing and Motor Vessels Owners Association was born in the presence of 18 captain/owners. Capt. Joseph Gagné from La Malbaie took the helm as first president.

The first mission statement underlined the Association’s goal “to promote and protect in all possible ways the professional interests of sailboat and motorvessel owners and operators engaged in coastal shipping as defined in the Canada Shipping Act.” In addition, the Association proposed to conclude agreements with federal, provincial and municipal authorities and to “set the freight rates” to be followed by all its members.

Mr. Morin extolled the advantages of a united front to promote interests as opposed to a tendency for owners to fight among themselves. Then came a frank observation – still of some pertinence 90 years later – from Capt. Gagné: “The trucks seem to want to wage a fight to the finish against coastal shipping.”

In 1945, the Association took pride in the opening of a marine education facility in Rimouski, now known as the *Institut Maritime du Québec*. (IMQ). It was initially a federal institution. Through the years, ever closer links were forged between the Association and the Institut. Here one can mention the presence of an Association representative on the IMQ’s examination board (1964); cooperation in elaborating the program for training sea cadets aboard coastal trading vessels; and awards to the best navigation and marine engineering graduates. In 1978, the Association formed a Marine Training Committee, with a mandate to bring employers and employees together on a regular basis to define a training program to be subsequently submitted to the provincial Department of Manpower and Immigration. Several decades later, the issue of seafarer shortage emerged as a major preoccupation.

During the 1970s, attendance at board meetings was becoming low. By 1982, worry was setting in. “There no longer remain many shipowners or operators in our part of the country who can be candidates,” noted Capt. Rosaire Desgagnés, Chairman of the Association. “The big companies on the Great Lakes and even those whose head office or main commercial office is in the Province of Quebec already belong to the Dominion Marine Association.” (The latter was the precursor of the Canadian Shipowners’ Association and later the Chamber of Marine Commerce based in Ottawa.)

However, by 1984, the outlook was turning around. The Association reported 22 active members, 11 honorary members, and 14 associate members. During the chairmanship of Capt. Desgagnés (1980-1996), cost recovery for marine services by the Canadian Coast Guard developed as a sensitive issue, particularly gaining attention with the tabling of Bill C-75 in 1986. On this score, the Association opposed a package of measures seeking to reduce the Coast Guard’s deficit. In a statement, the Association declared: “Transport Canada



The **FORT LAUZON**, a steel coaster on the St. Lawrence River, arriving in Montreal in late January, 1982.

Le **FORT LAUZON**, un caboteur en acier sur le fleuve Saint-Laurent, arrive à Montréal à la fin janvier 1982.

Les premiers pas

Le 1^{er} décembre 1936, Léopold William Morin, un avocat et ex-navigateur, Maurice Frenette, un comptable, et Paule Lamontagne – décrite comme « une femme ayant l’âge de la majorité et exerçant ses droits » – tenaient la première réunion des administrateurs provisoires. Le 4 décembre suivant naissait l’Association des propriétaires de navires à voiles et à moteurs en présence de 18 capitaines/propriétaires. Le capitaine Joseph Gagné, de La Malbaie, en devenait le premier président.

Selon le premier énoncé de mission, l’objectif de l’Association était « de promouvoir et protéger de toutes les manières possibles les intérêts professionnels des propriétaires et exploitants de navires à voiles et à moteurs se livrant au cabotage selon la définition donnée dans la *Loi sur la marine marchande du Canada*. » De plus, l’Association proposait de conclure des ententes avec les autorités fédérales, provinciales et municipales et de « fixer les tarifs marchandises » que pratiqueraient tous ses membres.

M. Morin a vanté les avantages d’un front uni pour servir les intérêts communs, contrairement à la tendance que les armateurs avaient de se combattre entre eux. Le capitaine Gagné faisait d’ailleurs cette observation, qui reste pertinente 90 ans plus tard : « Les camions semblent vouloir livrer une lutte à finir aux caboteurs. »

En 1945, l’association s’enorgueillit de l’ouverture à Rimouski d’un établissement d’enseignement maritime que nous connaissons aujourd’hui sous le nom d’*Institut maritime du Québec* (IMQ). C’était à l’origine un établissement fédéral. Au fil des ans, des liens de plus en plus étroits se sont tissés entre l’association et l’Institut. En témoignent notamment la présence d’un représentant de l’association au jury d’examen de l’IMQ (1964), la collaboration pour élaborer le programme de formation des élèves officiers de marine destinés à servir à bord de navires de cabotage, et les prix offerts aux meilleurs diplômés en navigation et en mécanique de marine. En 1978, l’association créait un comité de formation maritime ayant pour mandat de réunir périodiquement à la même table employeurs et employés pour définir un programme de formation à soumettre au ministère provincial de la Main-d’œuvre et de l’Immigration. Des dizaines d’années plus tard, la pénurie de gens de mer est devenue une préoccupation majeure.

Dans les années 1970, l’assistance faiblissait aux réunions du conseil de direction. En 1982, l’inquiétude a commencé à s’installer. « Il ne reste plus beaucoup d’armateurs ou d’exploitants de navires de notre région qui peuvent être candidats, notait le capitaine Rosaire Desgagnés, président de l’association. Les grandes compagnies des Grands Lacs, même celles dont le siège administratif ou la principale place d’affaires se trouve dans la province de Québec, sont déjà membres de la Dominion Marine Association [l’ancêtre de l’Association des armateurs canadiens, puis de la Chambre de commerce maritime dont le siège se trouve à Ottawa]. »

Toutefois, en 1984, la situation changeait. L’association déclarait alors 22 membres actifs, 11 membres honoraires et 14 membres associés. Sous la présidence du capitaine

Desgagnés (de 1980 à 1996), le recouvrement du coût des services maritimes par la Garde côtière canadienne est devenu une question sensible, spécialement avec le dépôt du projet de loi C-75 en 1986. À ce sujet, l'association a proposé toute une série de mesures de substitution possibles pour diminuer le déficit de la Garde côtière. L'association déclarait notamment : « Transports Canada n'a jamais précisé exactement le montant à récupérer, ni les éléments dont les coûts sont censés être recouverts des armateurs. » De plus, les membres de l'association soutenaient que le recouvrement du coût des services maritimes par l'imposition de droits devrait conférer aux utilisateurs « un droit de regard sur les opérations de la Garde côtière ».

L'association a longtemps été caractérisée par une gestion hautement centralisée entre les mains de l'équipe de direction. Ce n'est qu'en 1961 qu'elle a commencé à créer des comités. Le premier a été le Comité des tarifs-marchandises. Ce sera ensuite le Comité sur le transport maritime de pâte de bois, puis le Comité de la navigation maritime sur le Saint-Laurent et dans le Nord du Canada (1974), le Comité sur les plans de carrière (1978), les comités des affaires technique et des affaires administratives (1981) et le Comité de la Garde côtière (1994).

Premier banquet annuel en 1946

En réponse aux souhaits des membres, l'association a organisé son premier banquet en 1946 pour commémorer son 10^e anniversaire. Depuis 1963, ces banquets sont devenus un événement annuel de plus en plus couru. La participation frise aujourd'hui les 1000 personnes.



This small cargo/passenger vessel, the *Madeleine*, is a predecessor of today's CTMA ferry and cruise services from Montreal and the Magdalen Islands between 1969 and 1987.

Ce petit cargo mixte fret-passagers, le *Madeleine*, est un ancêtre des services de traversier et de croisière de la CTMA entre Montréal et les îles de la Madeleine, de 1969 à 1987.

© MARC PICHE

has never given any exact indication of the amount of money to be recovered, nor has it specified the items whose costs are supposed to be recovered from the shipowners." In addition, the members insisted that cost recovery through marine service fees should give users "a

right to review Canadian Coast Guard operations."

The Association was long characterized by a highly-centralized management around the executive team. Not until 1961 did it set up committees. The first was the Freight Rate Committee. Afterwards surfaced the Pulp Shipping Committee, the Northern Canada and

St. Lawrence Shipping Committee (1974), the Career Plan Committee (1978), the Administrative and Technical Business committees (1981), and the Coast Guard Committee (1994).

First annual banquet in 1946

In response to member desires, the Association staged its first banquet in January, 1946 to commemorate the 10th anniversary. The banquets have been a popular annual event since 1963, with attendance growing steadily to current numbers approaching nearly 1,000.

Worth recalling: keynote speaker at the 1972 banquet was Jean Chrétien, then federal Minister of Northern Affairs, who talked about the potential prospects for Canadian shipping from developments in Canada's Far North. Eight years later, Robert de Cotret, Minister of Industry and Trade, spoke on "Quebec Shipping Policy."

LES ÎLES → MARITIMES → **On rapproche le monde** ← QUÉBEC ← ÉTATS-UNIS

«Launching in 1952 of the **Mont Ste-Marie**, a wooden motorized schooner constructed by Chantier maritime de Charlevoix and celebrated for being the last ship of its kind built in those shores. The 38-metre long vessel transported timber, pulp and general cargo for 17 years before being retired.

Lancement en 1952 du **Mont Ste-Marie**, une goélette en bois motorisée construite par le Chantier maritime de Charlevoix. Il sera le dernier bâtiment du genre construit dans la région. Faisant 38 mètres de longueur, il a transporté du bois, de la pâte et des marchandises générales pendant 17 ans avant d'être mis à la retraite.

Il vaut la peine de rappeler qu'au banquet de 1972, le conférencier invité était Jean Chrétien, alors ministre fédéral des Affaires indiennes et du Nord. Il a parlé des occasions qu'offrait à la marine marchande canadienne la mise en valeur du Grand Nord. Huit ans plus tard, Robert de Cotret, ministre de l'Industrie et du Commerce, viendra parler de « la politique de transport maritime québécoise ».

Le premier bottin de l'association a été publié en 1950. Bilingue, il contenait une liste des membres et de leurs flottes ainsi qu'un bref résumé des règlements régissant la navigation. Depuis les années 1980, l'association organise une rencontre spéciale qui consiste en un tournoi de golf annuel en été.



©SUZANNE DESGAGNÉS

Relations externes

La volonté de bâtir de bonnes relations avec différentes organisations et les autres associations maritimes, notamment la Fédération maritime du Canada et l'Association des armateurs canadiens, a été affirmée dans les années 1970 lorsque l'avocat Richard Gaudreau a été expressément chargé de cette tâche. Dans son rapport annuel de 1982, le capitaine Rosaire Desgagnés évoquait « la liaison très étroite avec des représentants de la Dominion Marine Association et de la Fédération maritime, les ministres fédéral et provinciaux des Transports, la Chambre de commerce, la Chambre de commerce du Grand Montréal et les armateurs indépendants ».

Ces efforts ont porté des fruits. En 1981 par exemple, le Conseil des ports nationaux diminuait les hausses de frais prévues de 64 % à 14 %. En 1986, un autre pas important a été franchi sur le plan des relations externes lorsque l'association est devenue membre de la Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES). Cinq ans plus tard, l'association et la SODES signaient conjointement ce qu'on a appelé la « Déclaration d'Indiana ». Elle jetait les bases d'une politique commune de lobbying destinée à sensibiliser les gouvernements à l'importance économique du réseau Grands Lacs-Saint-Laurent.

Conscients de la nécessité de se servir des médias pour bien informer la population, on a commencé en 1940 à distribuer les comptes rendus de l'assemblée générale annuelle aux journaux. À partir de la fin des années 1970, on invitera les

The first Association directory came out in 1950. Bilingual, it listed the members and their fleets, and briefly outlined navigation regulations. Starting in the 1980s, the Association scheduled a special get-together in the form of an annual summer golf tournament.

External Relations

Building good relations with various organizations and other marine associations, in particular the Shipping Federation of Canada and the Dominion Marine Association, was underscored in the 1970s when lawyer Richard Gaudreau was specifically mandated with this task. In his 1982 annual report, Capt. Rosaire Desgagnés referred to “very close liaison with representatives of the Dominion Marine Association as well as the Shipping Federation, the federal and provincial transport ministers, the Chamber of Commerce, the (Montreal) Board of Trade and independent operators.”

Such efforts yielded dividends. For example, the National Harbours Board reduced planned charge increases of 64% to 14% in 1981. In 1986, another important development occurred on the external relations front when the Association joined as a member of the St. Lawrence Economic Development Council (SODES). Five years later, the Association and SODES jointly signed what was called the “Indiana Declaration” – putting the wheels in motion for a common policy of lobbying governments to make them better aware of the economic importance the Great Lakes/St. Lawrence system.

Performer aujourd'hui,
faire grandir la
région demain

PORT  TROIS-RIVIÈRES

Perform today,
grow the region
tomorrow



©APM

During the winter of 1958-59, the MV *Poseidon* was the first ship which transited between Montreal and Quebec City on Jan. 12 and 13.

Pendant l'hiver 1958-59, le *Poseidon* a été le premier navire à faire le trajet de Montréal à Québec, les 12 et 13 janvier.

The need to raise public awareness through the media resulted in, among other initiatives, reports on the annual general meeting to be distributed to newspapers, as of 1940. By the late 1970s, journalists were invited to meet shipping industry executives just before the annual banquet.

In December 1992, the Association held a press conference to release a document: *Levons l'ancre pour une politique de transport maritime au Québec et au Canada*. Not until the 1970's did the Association hire staff: first an Executive Secretary (Anne-Marie Hallé) and an Assistant (Lise Jacques). In 1987, it hired its first parttime Director (Benoit Massicote), who

journalistes à rencontrer les dirigeants de l'industrie maritime juste avant le banquet annuel.

En 1992, l'association organisait une conférence de presse pour diffuser un document intitulé *Levons l'ancre pour une politique de transport maritime au Québec et au Canada*. Ce n'est que dans les années 1970 que l'association a commencé à

embaucher du personnel : d'abord une secrétaire de direction (Anne-Marie Hallé) et une assistante (Lise Jacques). En 1987, ce sera un premier directeur à temps partiel (Benoît Massicotte), qui en 1992 deviendra directeur général à temps plein. Nicole Trépanier lui succédera en janvier 1998 et occupera le poste plus de dix ans. En février 2011, Martin Fournier est devenu le nouveau directeur général de l'association.

Promotion du transport maritime à courte distance

Depuis, il y a eu de nombreuses initiatives et avancées en matière de politique maritime – visant notamment le transport maritime à courte distance – où l'association a joué (et continue de jouer) un rôle important de lobbying ou de conseil. À ce titre, elle a multiplié les échanges avec les ministres et le ministère québécois des Transports, Transports Canada et les responsables ontariens des transports, en plus d'échanger régulièrement avec différents comités et groupes de travail.

Parmi ces instances figurent le Forum de concertation sur le transport maritime, le Conseil maritime et industriel national, le Conseil consultatif maritime canadien (CCMC), le Conseil consultatif de l'IMQ, le Conseil consultatif régional et le Comité sectoriel de la main-d'œuvre et de l'industrie maritime (CSMOIM) du Québec, créé en 2001.

Au début des années 2000, un des grands dossiers que l'association a été appelée à aborder concernait le pilotage.

became full-time Executive Director in 1992. Nicole Trépanier succeeded him in January 1998 and stayed in the post for more than a decade. In February 2011, Martin Fournier became the ASL's new Executive Director.

Growing focus on shortsea shipping

Subsequently, there have been many initiatives and marine policy developments – with shortsea shipping high on the radar screen - in which the Association has played (and is continuing to play) important lobbying or consultative roles. This has involved increased exchanges with Quebec Ministers of Transport and the Quebec Transport Department (MTQ), with Transport Canada and Ontario government transport officials as well as regular discussions with various working groups and committees.

The latter have included the Marine Industry Forum (Forum de concertation sur le transport maritime), the National Marine & Industrial Council, the National Marine Advisory Board (NMAB) the IMQ Advisory Board, the Regional Advisory Board, the newly-created Ontario Marine Council, and the Québec City-based Human Resources Sectorial Committee of the Maritime Industry (CSMOIM) established in 2001.

One of the major dossiers in the early 2000s that the Association was called upon to monitor concerned pilotage issues. Together notably with the Canadian Shipowners Association, the Association closely examined the report *Ministerial Review of Outs-*

24/7 Maritime Environmental Services

BOW TO STERN, UME HAS YOU COVERED.

Serving Eastern Canada and the St. Lawrence Seaway



- Barge rental
- Boom installation around vessels
- Cargo hold cleaning
- Collection & disposal of solid waste
- Collection & disposal of hazardous materials
- De-icing of ships
- Spill response
- Hose connection & disconnection
- Liquid waste pumping & treatment
- Mooring & unmooring services
- Ship engine room cleaning
- Supervision of cargo transfers
- Tank cleaning
- Tugboats & workboats
- Vessel & container cleaning services
- And much more



+1 (514) 640-3138
ume-qc.com





CSL's **Simcoe** was the first vessel to pass through the just-completed St. Lawrence Seaway when it formally opened on April 29, 1959.

Le **Simcoe** de CSL a été le premier navire à passer dans la Voie maritime du Saint-Laurent lors de son inauguration officielle le 29 avril 1959.

tanding Pilotage Issues. The report contained Transport Canada's response to the recommendations of the Canadian Transportation Agency Review Panel.

In 2001, the Quebec government released details of a comprehensive maritime transport policy aimed at greater utilization of the St. Lawrence waterway. Thus, in an important development very quickly afterwards, the St. Lawrence Ship Operators, in collaboration with the Ministère des transports du Québec and Transport Minister Jacques Baril, founded the Marine Industry Forum (Forum de concertation sur le transport maritime).

Emergence of Quebec Marine Day and Green Marine

This was followed by a significant success story – the decision by the provincial government to formally declare a Quebec Marine Day (*Journée maritime québécoise*) to occur each year on the fourth Tuesday of October.

Another remarkable success story has been Green Marine (Alliance Verte), a voluntary environmental evaluation program founded in 2007. The ASL was among the participants in this initiative. From an initial St. Lawrence/Great Lakes base, what has become Green Marine International since 2024 has spread from both coasts of North America to Europe, Australia, Mexico and the Caribbean.

De concert avec notamment l'Association des armateurs canadiens, l'association a scruté minutieusement le rapport intitulé *Examen ministériel des questions de pilotage demeurées en suspens*. Ce rapport contenait la réponse de Transports Canada aux recommandations faites par l'Office des transports du Canada.

En 2001, le gouvernement du Québec a rendu publiques les modalités d'une politique exhaustive de transport maritime destinée à accroître l'utilisation du Saint-Laurent. La publication de cette politique a été très vite suivie d'une initiative importante de l'association en collaboration avec le ministère des Transports du Québec et son ministre, Jacques Baril, soit la fondation du Forum de concertation sur le transport maritime.

Avènement de la Journée maritime québécoise et de l'Alliance verte

Cela a débouché sur une réussite importante, la proclamation officielle par le gouvernement provincial d'une Journée maritime québécoise qui aurait lieu tous les ans le quatrième mardi d'octobre.

Une autre réussite de l'industrie maritime ces dernières années a été l'Alliance verte, programme volontaire d'évaluation environnementale lancé en 2007. ASL faisait partie

Montréal, 18 août 1975



René Beauchamp

© RENÉ BEAUCHAMP

Formerly known as the **Traverse**, **Fort Lévis** is a historic coaster (caboteur) active on the St. Lawrence River between 1940 and 1950.

L'ancien **Traverse**, rebaptisé **Fort Lévis**, est un caboteur historique utilisé sur le fleuve Saint-Laurent entre 1940 et 1950.

des participants. À partir de sa base dans la région du Saint-Laurent et des Grands Lacs, ce qui est devenu l'Alliance verte internationale en 2024 a étendu ses activités sur les deux côtes de l'Amérique du Nord et jusqu'en Europe, en Australie, au Mexique et dans les Caraïbes.

Par ailleurs, ainsi qu'il en est question ailleurs dans ce dossier, depuis qu'il a assumé la direction d'ASL en 2024, le PDG Saul Polo s'est concentré sur quatre domaines clés : information, consultation, promotion et représentation. Il entretient des rapports étroits avec les diverses autorités gouvernementales, les élus et d'autres acteurs afin de représenter les intérêts des membres. En outre, l'association s'emploie à surveiller la réglementation, à favoriser la mise en commun des compétences et à créer des liens stratégiques avec d'autres associations et acteurs de l'industrie. Récemment, elle commencé à organiser des déjeuners-conférences où des spécialistes de l'industrie abordent des sujets d'actualité.

De plus, ASL n'a pas hésité à critiquer vigoureusement les tarifs douaniers punitifs que l'administration Trump a imposés au Canada. Elle s'exprime aussi sur des sujets comme l'urgent besoin d'investir dans la sécurité et la résilience logistique de l'Arctique canadien, et la nécessité qu'Ottawa, dans le cadre de ses projets d'édification de la nation et de diversification du commerce, maximise le plein potentiel du corridor Saint-Laurent-Grands Lacs. **M**

Meanwhile, as reported elsewhere in this dossier, since taking over the helm of the ASL in 2024, Saul Polo, President and CEO, has been focusing on four key areas: information, consultation, promotion and representation. He has been maintaining close contacts with government authorities at all levels, elected officials and other stakeholders to represent the interests of members. Other initiatives include monitoring regulations, pooling expertise, creating strategic links with other industry associations and stakeholders, and recently introducing regular luncheon-conferences featuring industry experts on topical issues.

In addition, the ASL has not hesitated to express sharp criticism of the Trump Administration's punishing tariffs on Canada while expressing its views on such subjects as the urgent need to invest in the security and logistical resilience of the Canadian Arctic and for Ottawa, through its nation-building and trade diversification projects, to maximize the full potential of the St. Lawrence/Great Lakes corridor. **M**

Canada's shipyards

Thriving on a wide variety of orders

Chantiers navals du Canada

Une variété de commandes alimente l'activité





Two Canada Steamship Lines self-unloading lakers undergoing work at Ocean's Les Méchins dry dock which is enjoying a full order book.

Deux laquiers autodéchargeurs du groupe CSL reçoivent des soins à la cale sèche du Groupe Océan aux Méchins – où les carnets de commandes sont bien remplis.

©OCEAN GROUP

National Shipbuilding Strategy (NSS) projects continue to feature large in Canadian shipyard order books, but the shipyards are performing work ranging from freighter maintenance to building specialized boats used to access offshore wind installations. Here is a look at what is going on:

Groupe Océan

Last July Groupe Océan completed a management buyout and strategic refinancing by the government of Québec, with company founder Gordon Bain and senior management retaining control. Longstanding partner La Caisse reinvested, and the Government of Québec and Investissement Québec acquired equity interests and are equal shareholders with a \$145 million investment, replacing the Fonds de solidarité FTQ. “This transaction increases the company’s flexibility, supports investments in its shipyards and fleet, and ensures the continuation of key projects in a changing market,” says Jacques Tanguay, President and CEO.

Les projets de la Stratégie nationale de construction navale (SNCN) continuent d’alimenter les carnets de commande des chantiers navals canadiens, qui effectuent du travail allant de l’entretien de cargos à la construction de bateaux spécialisés utilisés pour accéder à des installations éoliennes en mer. Voici un aperçu de l’activité :

Groupe Océan

En juillet dernier, le Groupe Océan a bouclé un rachat par la haute direction et un refinancement par le gouvernement du Québec. Le fondateur Gordon Bain et la haute direction conservent le contrôle. La Caisse, partenaire de longue date, a réinvesti. Le gouvernement du Québec et Investissement Québec sont entrés au capital en investissant 145 millions de dollars, en remplacement du Fonds de solidarité FTQ. La Caisse et Investissement Québec agissent comme actionnaires à parts égales. « Cette opération augmente la souplesse de l’entreprise, soutient les investissements dans ses chantiers navals et sa flotte, et assure la poursuite de projets clés dans un marché en évolution », dit Jacques Tanguay, président et chef de la direction.

Last July also marked the completion of a \$31.6-million vessel life extension (VLE) on the light icebreaker CCGS *Martha L. Black* in Groupe Océan's Les Méchins shipyard, 250 kilometres east of Rivière-du-Loup.

Group Océan reports that Les Méchins has a full order book until 2027. The Canada Steamship Lines (CSL) *MV CSL Assisiboine* and *MV CSL Laurentien*, two self-unloading lakers, arrived this January, marking the first time two ships this immense, each 225.5 metres long and just shy of 24 metres wide each, have been simultaneously drydocked there since Océan bought the shipyard from Verreault Navigation in 2022.

In early March the CSL's *MV Baie St. Paul* arrived at Les Méchins with the *Algoma Conveyor*, a 225.6-metre-long dry-bulk carrier belonging to the Algoma Central Corporation.

Groupe Océan's Québec City dry dock began a \$44-million VLE on the icebreaker CCGS *Griffon* in June 2025. Intended to extend the ship's life by 10-15 years, the work is scheduled for completion this October.

In February, the Royal Canadian Navy (RCN) extended a contract that Océan's Isle-aux-Coudres shipyard, about 100 kilometres east of Québec City, has been working on since 2019, increasing its value to \$213 million. The initial contract was for four Canadian Forces Auxiliary Vessel large naval tugs to replace five Glen-class large tugs, and two Fire-class rescue boats. CFB Esquimalt received the first two tugs, *Haro* and *Barkerville*, in 2024; the third tug, *Canso*, arrived at CFB Halifax this February. The fourth tug, the *Stella Maris*, is scheduled for delivery to Halifax at the end of 2026. The fifth and sixth tugs are scheduled for delivery in 2027 and 2028.

"This announcement confirms Ocean Group's position with the Canadian government and ensures the continuity of operations for several years," Mr. Tanguay says.

Seaspan

Last April North Vancouver-based Seaspan cut steel on the 158-metre Heavy Polar Icebreaker (Polar Max is Davie's working name for what is essentially the sister ship to Seaspan's Heavy Polar Icebreaker). It is Seaspan's seventh ship under the NSS and will be one of the most powerful icebreakers in the world, according to Seaspan. The other six are one Offshore Oceanographic Science vessel, delivered last November, and three Offshore Fisheries Science vessels for the CCG, and two Joint Support Ships (JSS) under construction for the RCN.

Seaspan is currently outfitting the JSS *HMCS Protecteur* at its new, 272-metre-long outfitting pier in Vancouver Shipyards, with delivery scheduled for 2027. The JSS *HMCS Preserver*, under construction, is scheduled for completion in 2027.

A testament to one of the goals of the NSS, that of Canadian shipyards eventually being able to export their expertise and ships, is the announcement this January that Seaspan has provided its production-ready Multi-Purpose Icebreaker (MPI) design and associated supply chain packages to the American ship builder Bollinger Shipyards, and to Finland-based Rauma Marine Constructions Oy, for the construction of up to six ships for the U.S. Coast Guard's Arctic Security Cutter program.

Seaspan and Finland-based Aker Arctic Technology Inc. produced this Polar Class 4 icebreaker design in anticipation of building up to 16 MPIs for Canada. This is how Seaspan characterizes the importance of the NSS to Canada's shipbuild-

Également en juillet, ont été achevés les travaux de 31,6 millions de dollars de prolongation de la durée de vie (PDV) du brise-glace léger NGCC *Martha L. Black* dans le chantier du Groupe Océan aux Méchins, 250 km à l'est de Rivière-du-Loup.

Aux Méchins, le Groupe Océan rapporte que le carnet de commandes est plein jusqu'en 2027. Deux laquiers autodéchargeants de la Société maritime CSL, le *MV CSL Assisiboine* et le *MV CSL Laurentien*, sont arrivés en janvier. C'était la première fois que deux navires aussi grands – faisant chacun 225,5 m de longueur et presque 24 m de largeur – sont passés en cale sèche simultanément depuis qu'Océan a racheté le chantier de Verreault Navigation en 2022.

En mars, le *MV Baie St. Paul* de CSL est arrivé aux Méchins avec l'*Algoma Conveyor*, un transporteur de vrac sec long de 225,6 m appartenant à l'Algoma Central Corporation.

À sa cale sèche de Québec, le Groupe Océan a entamé en juin 2025 une PDV du brise-glace NGCC *Griffon*. L'opération vise à prolonger la vie utile du navire de 10 à 15 ans. Elle devrait être achevée en octobre.

En février, la Marine royale canadienne (MRC) a prolongé un contrat auquel le chantier naval d'Océan à l'Isle-aux-Coudres, environ 100 km à l'est de Québec, travaille depuis 2019. Elle en a augmenté la valeur, à 213 millions de dollars. À l'origine, le marché portait sur quatre navires auxiliaires des Forces canadiennes, des gros remorqueurs navals qui en remplaceront cinq de la classe Glen et deux bateaux de sauvetage de la classe Fire. La BFC Esquimalt a reçu les deux premiers remorqueurs, *Haro* et *Barkerville*, en 2024. Le troisième, *Canso*, est arrivé à la BFC Halifax en février dernier. Le quatrième, *Stella Maris*, devrait être livré à Halifax à la fin 2026. Maintenant, un cinquième remorqueur devrait être livré en 2027, et un sixième, en 2028.

« Cette annonce confirme la position du Groupe Océan auprès du gouvernement canadien et assure la continuité des activités pendant plusieurs années », dit M. Tanguay.

Seaspan

En avril dernier, le constructeur Seaspan de North Vancouver a commencé la découpe d'acier pour un brise-glace polaire lourd de 158 m (Davie a donné le nom de « Polar Max » à ce qui est essentiellement le navire jumeau du « Heavy Polar Icebreaker » de Seaspan). Il s'agit du septième navire de Seaspan dans le cadre de la SNCN, et ce sera un des plus puissants brise-glaces au monde, selon Seaspan. Il y a eu un navire hauturier de science océanographique, livré en novembre dernier, et trois navires hauturiers de science halieutique pour la Garde côtière canadienne. Deux navires de soutien interarmées (NSI) sont en construction pour la MRC.

Seaspan s'emploie actuellement à gréer le NSI NCSM *Protecteur* à la nouvelle jetée d'armement de son chantier naval de Vancouver. La livraison est prévue en 2027. Le NSI NCSM *Preserver*, qui est en construction, devrait être prêt en 2027.

Un des buts de la SNCN était que les chantiers navals canadiens puissent exporter leur expertise et leurs navires. Or en janvier, Seaspan annonçait avoir fourni ses plans complets de brise-glace polyvalent, ainsi que le dossier de la chaîne d'approvisionnement connexe, au constructeur américain Bollinger Shipyards et au finlandais Rauma Marine Constructions Oy, pour la construction de six navires dans le cadre du

programme de brise-glaces de sécurité arctique de la Garde côtière américaine.

Seaspan et la société finlandaise Aker Arctic Technology ont produit les plans de ce brise-glace polaire de classe 4 en vue de la construction de jusqu'à 16 brise-glaces polyvalents pour le Canada. La SNCN a une grande portée, selon Seaspan. «La SNCN n'est pas seulement importante pour la relance de l'industrie canadienne de la construction navale, elle est sa relance, dit Abigail Saxton, gestionnaire des communications externes de Seaspan. Sans la SNCN, il n'y aurait pas la capacité de construction ou de conception de grands navires qui se trouve aujourd'hui au Canada. Dans l'ensemble de l'écosystème de Seaspan, notre travail soutient environ 11 000 emplois au pays.»

Plus de 830 entreprises canadiennes font partie de la chaîne d'approvisionnement de Seaspan. Une d'elle est Aciers Algoma, qui a fourni l'acier pour les deux NSI. En juillet dernier, Seaspan a signé un protocole d'entente avec Algoma et Stigerstaal Canada «pour explorer un partenariat stratégique visant à rétablir une chaîne d'approvisionnement d'acier au pays, de façon à soutenir et développer la construction navale au Canada, dit Seaspan. L'entente fournit un cadre de référence dans lequel les trois entreprises pourront évaluer la faisabilité de la fourniture par Aciers Algoma d'acier certifié et d'acier non certifié.»

ding industry: “The NSS is not just important to the revival, it is the revival of Canada’s shipbuilding industry. Without the NSS, there would be no large-vessel shipbuilding or design capabilities in Canada as there is today. Across Seaspan’s entire ecosystem, our work supports about 11,000 jobs across the country,” says Abigail Saxton, Manager, External Communication, Seaspan.

Among the more than 830 Canadian companies in Seaspan’s supply chain is Algoma Steel. It supplied steel plate for both JSSs, and last July Seaspan signed an MOU with Algoma and Stigerstaal Canada “... to explore a strategic partnership aimed at reestablishing a domestic steel supply chain focused on bolstering and expanding shipbuilding in Canada ... The memorandum provides a framework for the three companies to assess the feasibility of Algoma Steel supplying Class and non-Class steel to Seaspan ...” Seaspan says.

In May 2025 Seaspan Victoria Shipyards completed the second full Docking Work Period – the largest ever for this shipyard - under its *Halifax*-class Work Period contract. The work spanned 28 months and engaged over 1,000 personnel. Victoria Shipyards continues to work on the VLE for the HMCS *Winnipeg*.

In Halifax, **Irving Shipbuilding Inc.** announced last June that it had reached a full-rate production milestone in the production of the River-class destroyers for the RCN, for



SOVEREIGNTY CAN'T BE OUTSOURCED

Seaspan builds Canadian strength — in every sense. Our ships are built to endure the world's harshest conditions, from polar ice to global deployments. But the real strength runs deeper: sovereign capability, sustained at home. From Arctic-ready icebreakers guarding our northern frontier to Canada's only submarine support capability, we anchor Canada's sovereignty coast-to-coast-to-coast. The world can be a turbulent place. But in rough waters, we hold fast. That's true Canadian strength.

seaspan.com





©SEASPAN

The Joint Support Ship HMCS Protecteur being outfitted at Seaspan's new 272-metre pier at Vancouver Shipyards.

Le navire de soutien interarmées NCSM *Protecteur* en voie d'armement à la nouvelle jetée de 272 m au chantier naval Seaspan de Vancouver.

which it will build 15, in a contract valued at \$8 billion; the upcoming delivery of the last of six Arctic and Offshore Patrol Ships (AOPS) under a \$4.98-billion project budget for the RCN; and the keel laying of the second of two AOPSs for the CCG, with a project budget of \$2.1 billion.

Chantier Naval Forillon

Nearly 700 kilometres east of Québec City, in the town of Gaspé, on tip of the Gaspé Peninsula, Chantier Naval Forillon is building the most complex vessel by far since its founding in 1952: the 32-metre, 500-tonne Near-Shore Fishery Research Vessel (NSFRV) for the Canadian Coast Guard. It is the CCG's first diesel-electric hybrid ship. Construction began last October and Forillon is scheduled to deliver the vessel at the end of 2027.

"It has lots of equipment in a limited space, with a battery system, gyroscopic stabilisers, and all the laboratories equipment for science," says Jean-David Samuel, President & CEO, Forillon.

En mai 2025, le chantier naval de Seaspan à Victoria a achevé la deuxième période de cale sèche complète, la plus longue pour ce chantier, en vertu de son contrat pour la classe *Halifax*. Le travail s'est étendu sur 28 mois, et plus de 1000 travailleurs y ont participé. Le chantier de Victoria continue la PDV du NCSM *Winnipeg*.

À Halifax, la société **Chantiers maritimes Irving** a annoncé en juin dernier avoir atteint le stade de production à plein régime dans le projet de destroyers de la classe Fleuves et rivières pour la MRC. Elle en construira 15, sous un contrat de 8 milliards de dollars. Par ailleurs, elle livrera prochainement le dernier de six navires de patrouille extracôtiers et de l'Arctique (NPEA) d'un projet de 4,98 milliards de dollars pour la MRC. Elle a aussi annoncé la pose de quille pour le deuxième de deux NPEA pour la GCC, dans le cadre d'un projet de 2,1 milliards de dollars.

Chantier Naval Forillon

Près de 700 km à l'est de Québec, à Gaspé sur la pointe de la péninsule de la Gaspésie, le Chantier Naval Forillon construit ce qui est de loin le navire le plus complexe depuis sa fondation en 1952 : un navire semi-hauturier de recherche halieutique (NSHRH), faisant 32 m et 500 tonnes, pour la Garde côtière canadienne. Ce sera le premier navire hybride diesel-électrique de la GCC. La construction a débuté en octobre dernier, et la livraison est prévue à la fin 2027.

« Il a beaucoup d'équipement dans un espace limité, y compris un système de batteries, des stabilisateurs gyroscopiques et tout le matériel de laboratoire pour le travail scientifique, dit Jean-David Samuel, PDG de Chantier Naval Forillon.

Forillon est le troisième plus grand chantier naval au Québec. Il a commencé la construction du NSHRH, un contrat de 55 millions de dollars, dans la foulée du remorqueur *Frank C.* pour Les Entreprises P.E.C. inc. et du NGCC *Baie de Gaspé*, le dernier d'une série de 10 bâtiments de recherche et sauvetage qu'il a construits pour la GCC.

Forillon et Hike Metal Products ont chacun construit 10 de ces bâtiments de SAR, valant au total 160 millions de dollars. Ils ont collaboré étroitement pour réaliser des synergies dans la conception, les matériaux et la construction. « Nous avons reçu deux contrats différents et construit deux navires "très différents", explique M. Samuel. Cependant, nous avons d'emblée contacté HMP pour nous assurer de travailler avec le même fournisseur de services de sorte que le client reçoive des navires semblables des deux chantiers. »

Forillon, the third-largest shipyard in Québec, began the NSFRV, a contract worth \$55 million, hot on the heels of having completed the tugboat *Frank C.* for Les Entreprises P.E.C. inc. and finishing the CCGS *Baie de Gaspé*, the last of 10 Search & Rescue vessels it built for the CCG.

Forillon and Hike Metal Products each won a contract to build 10 of these S&R vessels, worth a total of \$160 million. They collaborated closely to achieve design, materials and construction synergies. "We received two different contracts and could have built two «quite different» vessels," Samuel explains. "However, on day one, we called HMP to make sure we were working with the same service provider so the client could get a similar vessel from [the] two shipyards."

Chantier naval Forillon team members celebrate the recently-completed San Marco fishing vessel.

Des membres de l'équipe de Chantier Naval Forillon célèbrent la sortie du nouveau bateau de pêche *San Marco VII*.



©CHANTIER NAVAL FORILLON

In 2024, Forillon purchased the shipyard Les Entreprises Maritime Bouchard in nearby Rivière-au-Renard; the company now has about 100 employees. The purchase, says Mr. Samuel, “adds a new team and more floor capacity to our production. Being in the biggest fishing port in the province of Québec helps a lot. [Last year] we did a major refit on two fishing vessels (*Manon-Yvon* and *Executioner*) and on the AML *Grand Fleuve*, a vessel for whale watching. We also had a lot of smaller jobs on different type of vessels. [This year] we are building a small tugboat in Rivière-au-Renard and are beginning an 80-foot fishing vessel for a company from Newfoundland.”

Hike Metal Products Ltd.

Last September Hike celebrated the completion of its 10th Bay Class Search & Rescue vessel for the CCG, completing a NSS contract the Wheatley, Ontario-based custom shipbuilder began in 2015: a 20-vessel order split with Forillon.

“This contract pushed Hike into a much-needed growth and development and enhanced our credentials and reputation. Our employees were trained across the board and elevated their skills, knowledge and abilities to the next level,” says President Steve Ingram. “We worked closely with [Forillon], both [of us] supplying support and materials to assure both yards were successful in their endeavors.”

Apart from rebuilding, repowering, refurbishing and repairing over fifty vessels last year, Hike built eight new landing craft for the Department of Fisheries and Oceans (DFO) with the DFO exercising an option for Hike to build three additional vessels. Hike shipped two of eight RCMP rigid-hull inflatable boats to the West Coast last August and November, with six others in various stages of completion, plus two more that the RCMP added to the contract. Other builds include a 9.5-metre landing craft/dive boat for the RCMP on the West Coast, and a 10.5-metre S&R vessel to a local Auxiliary Group. Hike has also been working through a vessel life extension program for 11 Cape Class motor lifeboat vessels for the CCG, with numbers three and four completed last year.

In what Hike describes as a groundbreaking collaboration, last June it announced

En 2024, Forillon a acheté le chantier naval Les Entreprises Maritime Bouchard, non loin à Rivière-au-Renard. L'entreprise compte maintenant quelque 100 employés. L'achat, dit M. Samuel, « ajoute une nouvelle équipe et augmente la superficie de travail. Le fait d'être dans le plus grand port de pêche au Québec est très utile. [L'année passée,] nous avons réalisé un carénage majeur de deux bateaux de pêche (*Manon-Yvon* et *Executioner*) et du AML *Grand Fleuve*, un bateau d'observation des baleines. Nous avons aussi mené à bien des travaux plus modestes sur différents types de navires. [Cette année,] nous construisons un petit remorqueur à Rivière-au-Renard et nous commençons la construction d'un bateau de pêche de 80 pieds pour une entreprise de Terre-Neuve. »

Hike Metal Products Ltd.

En septembre dernier, Hike a célébré le parachèvement de son 10^e navire de recherche et sauvetage de la classe Baie pour la GCC. Le constructeur de navires personnalisés de Wheatley



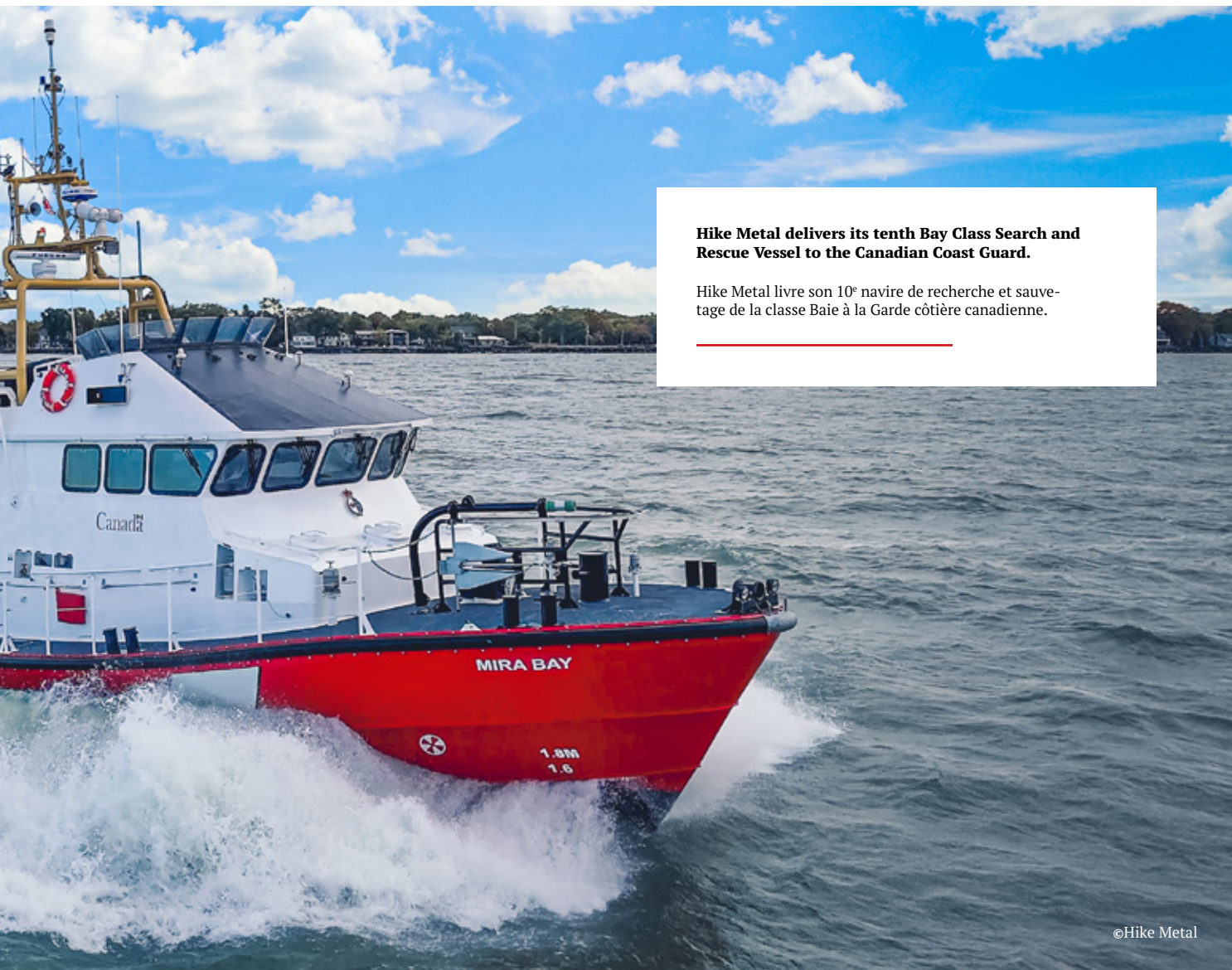
(Ontario) bouclait ainsi un contrat de la SNCN entamé en 2015, une commande de 20 navires partagée avec Forillon.

« Ce contrat a amené à Hike une croissance et un perfectionnement dont nous avons bien besoin, et il a rehaussé nos titres de compétence et notre réputation. Nos employés ont reçu de la formation et porté leurs compétences, leurs connaissances et leurs capacités à un nouveau niveau, dit le président Steve Ingram. Nous avons travaillé étroitement avec [Forillon], tous deux fournissant un soutien et des matériaux de sorte que les deux chantiers réussissent leurs projets. »

En plus de la réfection, la remotorisation, le reconditionnement et la réparation de plus de 50 navires l’an dernier, Hike a construit huit nouveaux chalands de débarquement pour le ministère des Pêches et des Océans (MPO), qui a exercé une option pour la construction de trois bâtiments supplémentaires par Hike. Hike a expédié deux bateaux gonflables à coque rigide à la GRC sur la côte Ouest, en août et en novembre, alors que six autres en sont à divers stades d’achèvement. La GRC en a ajouté deux de plus au contrat. Ont aussi été construits un

a partnership with the Indigenous design, engineering and manufacturing company, ATMIS Protective Equipment. “This partnership marks the first time an Indigenous manufacturer enters Canada’s new vessel construction market, creating new opportunities for innovation and representation in the marine industry,” Hike stated.

“ATMIS is strong in R&D and very innovative in some of their build processes,” Ingram says. “With two facilities strategically located in proximity – Chatham-Kent/Windsor - we both felt that there was an opportunity for development in the areas of defense and unmanned or autonomous, which Hike has experimentally built in the past. We are primarily a commercial builder, but with the CCG now integrated with the Department of National Defense, we don’t know how specifications and/or requirements will change. ATMIS can help support our R&D growth. Indications are that there could be a substantial number of contracts and marine related work in the near future, and Hike is positioned to support those requirements.



Hike Metal delivers its tenth Bay Class Search and Rescue Vessel to the Canadian Coast Guard.

Hike Metal livre son 10^e navire de recherche et sauvetage de la classe Baie à la Garde côtière canadienne.

©Hike Metal

Ontario Shipyards

At its peak, as many as 200 people swarmed over the CCG heavy icebreaker *Terry Fox*, which has been undergoing a \$135.5 million VLE at Ontario Shipyards' (formerly Heddle Shipyards) Port Weller Dry Docks. Occupying the shorter, 750-foot graving dock – one of the two side-by-side and largest Canadian-owned dry docks on the Great Lakes – the *Terry Fox* VLE is the largest project Ontario Shipyards has ever won.

“It has allowed us to scale up our team and has been fantastic experience delivering more complex projects to Canada,” says Ted Kirkpatrick, Director of Business Development and Government Relations, Ontario Shipyards.

“The VLE includes replacing all four main engines, a significant upgrade to the propulsion system and propulsion management system. New gearboxes, electrical, fuel, significant updates and modifications to communications, navigation ... A full, keel-to-mast overhaul,” Kirkpatrick says. With some scope changes and additional tasks having been identified as work progressed, the work will continue into this summer.

Last spring Ontario Shipyards delivered the light icebreaker *George R. Perkins* to the CCG, after a two-year, \$36.14-million, top-to-bottom, bow-to-stern VLE that included propulsion and electrical systems.

While Ontario Shipyards closed its Thunder Bay shipyard in April 2024, Mr. Kirkpatrick explains that it is still fully functional and can be activated when required. In fact, FedNav's *Federal Yoshino* spent a good part of the 2025 winter there undergoing repairs.

Overall, says Mr. Kirkpatrick, “The 2025 winter work was incredibly successful on the commercial repair side: six dry dockings and four alongside projects in Hamilton alone.”

The company has begun a major facility improvement at its Hamilton shipyard in anticipation of building a 35-metre training vessel for the RCN.

Last summer Algoma Steel joined Team Vigilance, a consortium of companies that includes Ontario Shipyards and nearly 30 preferred suppliers, according to Ontario Shipyards. Team Vigilance was created in anticipation of the RCN issuing

chaland de débarquement / bateau de plongée de 9,5 m pour la GRC sur la côte Ouest, et un bateau de SAR de 10,5 m pour un groupe auxiliaire local. Hike a aussi poursuivi un programme de prolongation de la durée de vie de 11 bateaux de sauvetage motorisés de classe Cape pour la GCC, menant les travaux à bien sur le troisième et le quatrième bateaux l'année passée.

En juin dernier, Hike a annoncé une collaboration inédite, un partenariat avec une entreprise autochtone de conception, d'ingénierie et de fabrication, ATMIS Protective Equipment. « Ce partenariat est la première fois qu'un fabricant autochtone arrive sur le marché canadien de la construction navale, créant de nouvelles possibilités d'innovation et de représentation dans l'industrie maritime, affirme Hike.

« ATMIS est fort en R-D et très innovateur dans certains des processus de construction, dit M. Ingram. Avec deux installations situées stratégiquement à proximité – Chatham-Kent/Windsor –, nous pensions tous deux qu'il y avait une possibilité à saisir dans les domaines de la défense et du matériel sans équipage ou autonome, que Hike a construit à titre expérimental dans le passé. Nous sommes surtout un constructeur commercial, mais comme la GCC est maintenant intégrée au ministère de la Défense nationale, nous ne savons pas comment les spécifications et les exigences vont changer. ATMIS peut nous aider à développer la R-D. Il semble qu'il pourrait y avoir un grand nombre de contrats et de travaux liés au domaine maritime dans le proche avenir, et Hike est bien placé pour répondre aux besoins.

Ontario Shipyards

Au plus fort de l'activité, jusqu'à 200 personnes s'affairaient autour du *Terry Fox*, le brise-glace lourd de la GCC qui subissait une PDV de 135,5 millions de dollars dans la cale sèche de Port Weller d'Ontario Shipyards (anciennement Heddle Shipyards). C'était le plus grand projet qu'Ontario Shipyards ait jamais emporté. Il a été réalisé dans la plus courte (750 pieds) des deux cales sèches parallèles qui sont les plus grandes de propriété canadienne sur les Grands Lacs.

« Le projet nous a permis d'augmenter notre équipe et a été une expérience fantastique, réalisant des projets plus



complexes au Canada, dit Ted Kirkpatrick, directeur du développement commercial et des relations gouvernementales d'Ontario Shipyards.

« La PDV comprend le remplacement des quatre moteurs principaux, une importante bonification du dispositif de propulsion et du système de gestion de la propulsion. Nouvelles boîtes d'engrenages, modifications touchant l'électricité, le carburant, les communications, la navigation... Une révision complète, de la quille au mât. » Avec quelques changements à la portée des travaux et l'ajout de tâches supplémentaires, l'exercice se poursuivra cet été.

Le printemps dernier, Ontario Shipyards a rendu le brise-glace léger *George R. Perkins* à la GCC après une PDV intégrale de deux ans et 36,14 millions de dollars comprenant la propulsion et le système électrique.

Ontario Shipyards a fermé son chantier naval de Thunder Bay en avril 2024, mais M. Kirkpatrick explique qu'il reste pleinement opérationnel et peut être activé au besoin. De fait, le *Federal Yoshino* de FedNav y a passé une bonne part de l'hiver 2025 pour des réparations.

« L'hiver 2025 a été extrêmement fructueux en ce qui concerne les réparations commerciales, dit M. Kirkpatrick. Seulement à Hamilton, il y a eu six passages en cale sèche et quatre projets à quai. »

L'entreprise a entamé des travaux majeurs d'amélioration de ses installations à Hamilton en prévision de la construction d'un navire-école de 35 m pour la MRC.

L'été dernier, Aciers Algoma a rejoint l'équipe Vigilance, un consortium d'entreprises comprenant Ontario Shipyards et près de 30 fournisseurs de choix. L'équipe Vigilance a été créée en vue des contrats que lancera la MRC pour une douzaine (voire une vingtaine, selon M. Kirkpatrick) de corvettes de défense continentale; elle a présenté une proposition non sollicitée pour la construction des navires.

M. Kirkpatrick explique l'importance de conceptions canadiennes pour la santé de notre industrie de la construction navale : « Les conceptions étrangères excluent des fournisseurs canadiens. Une conception faite au Canada inclut des fournisseurs canadiens. Cette capacité montre à quel point la chaîne d'approvisionnement pour la construction navale / la défense est robuste au Canada. »

Pour l'achat attendu de 12 nouveaux sous-marins, un des soumissionnaires, le chantier naval sud-coréen Hanwha Ocean a conclu un protocole d'entente avec Ontario Shipyards pour renforcer l'état de préparation à la production et l'efficacité, rapportait le *Maritime Magazine* en février. Une autre entente, avec Ontario Shipyards et le Collège Mohawk, vise la création d'un centre de formation en construction navale aux installations d'Ontario Shipyards à Hamilton.

Davie

Le groupe Inoceca, propriétaire du chantier naval Davie à Lévis (Québec), a annoncé l'année passée que Davie Defense avait fait l'acquisition des actifs de construction navale de la société Gulf Copper & Manufacturing situés à Galveston et Port Arthur, au Texas. Étant maintenant en position de soumissionner pour participer au projet de brise-glaces de sécurité arctique et construire cinq brise-glaces polaires pour la Gare côtière américaine, Davie Defense est un partenaire industriel principal dans le Pacte de collaboration sur les brise-glaces.

contracts for as many as 12 (possibly as many as 20, according to Kirkpatrick) Continental Defence Corvettes; Team Vigilance has made an unsolicited proposal to build the ships.

Mr. Kirkpatrick explains the importance of Canadian designs to the health of our shipbuilding industry. "Designs outside Canada do leave Canadian suppliers out. A designed-in-Canada design includes Canadian suppliers." This capability, he adds, "shows how robust the shipbuilding/defense supply chain is in Canada."

Tied to the anticipated purchase of 12 new submarines, one of the bidders, South Korean shipbuilder Hanwha Ocean signed a Memorandum of Understanding (MOU) with Ontario Shipyards to "...strengthen production readiness and shipyard performance," *Maritime Magazine* reported this February," and a Letter of Intent with Ontario Shipyards and Mohawk College to set up a shipbuilding training hub at Ontario Shipyards' Hamilton facility.

Davie

The Inoceca Group, owner of the Davie shipyard in Lévis, Québec, announced last year that Davie Defense completed the purchase of the Gulf Copper & Manufacturing Corporation's shipbuilding repair and fabrication assets in Galveston and Port Arthur, Texas. Poised now to compete on the Arctic Security Cutter project to build five polar icebreakers for the US Coast Guard, Davie Defense is a principal industrial partner in the Icebreaker Collaboration Effort.

Last August Davie announced that it had begun cutting steel for a Polar Max icebreaker in its Helsinki shipyard. The hull will take about three years to complete, after which it will be brought over to the Davie shipyard for mating with the top half of the ship being built there. Algoma Steel is supplying 600 net tons of plate steel for the ship.

In late March 2026, Davie announced the launch of construction of the Polar Max at its shipyard in Lévis. It was described as a historic moment for Canadian shipbuilding and a major step forward in delivering Canada's next polar icebreaker under the National Shipbuilding Strategy (NSS).

Once delivered in 2030, the Polar Max will be one of the most powerful and capable conventional heavy icebreakers in the world. The ship will enable the Canadian Coast Guard to maintain a sustained, year-round presence in the Arctic, supporting sovereignty operations, scientific research, environmental protection, and essential resupply missions to northern communities in some of the harshest maritime conditions on the planet.

From the East Coast to the West Coast, dozens of Canadian companies within Davie's extensive national supplier network – including Algoma Steel – already began contributing to the Polar Max program, even before construction officially started in Lévis.

Davie has committed to investing more than \$200 million in Canadian small- and medium-sized businesses, strengthening domestic industrial capabilities while boosting the shipbuilding sector's export potential. This investment strategy, announced in 2025, aligns closely with Canada's 2026 Defence Industrial Strategy, which emphasizes growing national industrial capacity and enhancing international competitiveness.

Awarded to Davie in March 2025 under a fixed-price



The official launch at Davie Shipyard in Lévis of construction of the Polar Max, Canada's next generation polar icebreaker, drew a large attendance of company executives, ministers, politicians and shipyard workers.

Au chantier naval Davie à Lévis, le lancement officiel de la construction du Polar Max, brise-glace polaire de prochaine génération du Canada, a attiré de nombreux dirigeants d'entreprises, ministres, politiciens et travailleurs de chantier naval.

contract, the Polar Max is progressing at a pace not seen in Canadian shipbuilding for generations, thanks to close collaboration between Davie, Helsinki Shipyard, and the Canadian Coast Guard.

Davie says the collaboration is driving a powerful two-way knowledge-sharing exchange between Finnish and Canadian workers. More than fifty employees are already rotating between the two countries, fuelling the expertise that will power future NSS programs and advancing the ICE Pact's vision of deeper cooperation, stronger capability development, and greater industrial resilience among allied shipbuilding nations.

Declared James Davies, Chief Executive Officer: "Starting construction of Polar Max in Lévis marks an important new phase in a project that is already moving at an exceptional pace. Polar Max shows what can be achieved when trusted allies work together to deliver strategically vital projects when they are needed most. We are proud that work is now moving forward in Canada, where this program will strengthen long-term shipbuilding capacity while helping deliver this ship on time and on budget."

A.F. Theriault & Son Ltd.

The recent delivery of a 65-foot fibreglass/advanced composite lobster boat to a Nova Scotia customer is one of the latest of 1,190 boats that A.F. Theriault & Son Ltd, located in Meteghan, on Nova Scotia's Bay of Fundy, has built since its founding in 1938.

Theriault employs about 160 people, including engineering and design staff and a full range of certified tradespeople, from welders to carpenters.

Ships completed last year include lobster boats and more Hammerhead uncrewed surface vehicles for the global defense and security company QinetiQ, adding to the approximately 600 Hammerheads Theriault has already built. "These remote-controlled drones are sold to navies around the world," says company President Gilles Theriault.

The shipyard serves an eclectic mix of customers. "We work with all sectors, from aqua culture, commercial, and fishing vessels, to passenger and car ferries," Theriault says. All five of the ferries that motor between Halifax and Dartmouth every day are Theriault builds, as are all but one of the other ferries built in Nova Scotia. Other designs include 18, 50-foot-

En août dernier, Davie a annoncé avoir commencé à découper l'acier pour un brise-glace Polar Max à son chantier d'Helsinki. Il faudra environ trois ans pour terminer la coque, qui sera ensuite transportée au chantier Davie où la moitié supérieure du navire est en construction. Aciers Algoma fournit 600 tonnes de plaques d'acier pour le navire.

À la fin mars 2026, Davie annonçait le lancement de la construction du Polaire Max à son chantier naval de Lévis. L'événement était décrit comme un moment historique pour la construction navale au Canada et une étape déterminante dans la livraison du prochain brise-glace polaire du pays dans le cadre de la Stratégie nationale de construction navale (SNCN).

Lorsqu'il sera livré, en 2030, le Polaire Max sera un des brise-glaces lourds conventionnels les plus puissants et les plus performants au monde. Il permettra à la Garde côtière canadienne d'assurer une présence continue dans l'Arctique, toute l'année, afin de soutenir les opérations de souveraineté, la recherche scientifique, la protection de l'environnement et le ravitaillement essentiel des communautés nordiques, dans des conditions maritimes parmi les plus exigeantes de la planète.

De la côte Est à la côte Ouest, des douzaines d'entreprises canadiennes du vaste réseau de fournisseurs de Davie – y compris Aciers Algoma – ont déjà commencé à contribuer au programme Polaire Max, avant même le début officiel de la construction à Lévis.

Davie a pris l'engagement d'investir plus de 200 millions de dollars auprès de petites et moyennes entreprises canadiennes. Ces investissements renforceront les capacités industrielles nationales et augmenteront le potentiel d'exportation du secteur de la construction navale. Annoncée en 2025, cette stratégie d'investissement est étroitement alignée sur la Stratégie industrielle de défense du Canada de 2026, axée sur le renforcement de la capacité industrielle nationale et de la compétitivité du Canada à l'échelle internationale.

Attribué à Davie en mars 2025 dans le cadre d'un contrat à prix fixe, le Polaire Max progresse à un rythme inédit dans la construction navale canadienne récente, grâce à une collaboration étroite entre Davie, le chantier naval d'Helsinki et la Garde côtière canadienne.

Davie affirme que cette collaboration favorise également un important échange de savoir-faire entre les travailleurs canadiens et finlandais. Plus d'une cinquantaine d'employés participent déjà à des rotations entre les deux pays, contribuant à renforcer l'expertise qui appuiera les futurs programmes de la SNCN. Ces échanges s'inscrivent dans la vision du pacte ICE, qui veut renforcer la coopération entre nations alliées afin de soutenir la résilience industrielle et le développement des capacités industrielles en construction navale.

« Le lancement de la construction du Polaire Max à Lévis marque une nouvelle étape importante dans un projet qui progresse déjà à un rythme exceptionnel, a déclaré James Davies, chef de la direction. Le Polaire Max démontre ce que peuvent accomplir des alliés de confiance lorsqu'ils unissent leurs efforts pour livrer des projets stratégiques essentiels au moment où ils sont le plus nécessaires. Nous sommes fiers de voir les travaux avancer au Canada, où ce programme contribuera à renforcer la capacité de construction navale, tout en permettant de livrer ce navire dans les délais et le budget prévus.

A.F. Thériault & Fils Ltée

Le homardier de 65 pieds en fibre de verre / composites de pointe récemment livré à un client en Nouvelle-Écosse est un des 1190 bateaux construits par A.F. Thériault & Fils depuis sa fondation en 1938. L'entreprise est située à Meteghan (Nouvelle-Écosse), sur la baie de Fundy.


Thériault emploie quelque 160 personnes, y compris ingénieurs et concepteurs ainsi qu'un éventail d'ouvriers qualifiés, depuis des soudeurs à des charpentiers.

Parmi les navires achevés l'année passée figurent aussi bien des homardières que des véhicules de surface sans équipage Hammerhead, fournis à QinetiQ, spécialiste mondial de la défense et de la sécurité. Ces Hammerhead s'ajoutent aux quelque 600 qu'A.F. Thériault avait déjà construits. « Ces drones télécommandés sont vendus à des marines du monde entier », dit le président de l'entreprise Gilles Thériault.

Le chantier naval dessert une clientèle éclectique. « Nous travaillons avec tous les secteurs, fournissant des bateaux pour l'aquaculture, des bateaux commerciaux et de pêche, et des traversiers pour passagers et véhicules », dit M. Thériault. Les cinq traversiers qui font chaque jour l'aller-retour entre Halifax et Dartmouth sont tous construits par A.F. Thériault, de même que tous les autres traversiers construits en Nouvelle-Écosse, à une exception près. Il y a aussi les catamarans à proue plate WindCat Marine, construits pour les parcs éoliens extracôtiers en Europe, des bateaux d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures, des bateaux à équipage à grande vitesse, des bateaux-pompes, des bateaux de police et des navires de recherche scientifique.

Sont en cours de construction un palangrier de 85 pieds destiné à Sambro et un nouveau traversier pour la liaison entre Chester et l'île Tancook. Tous deux devraient être livrés cet été.


L'activité d'A.F. Thériault se répartit à parts égales entre la construction et les réparations, y compris la maintenance de nombreux bateaux de pêche. « Nous sortons chaque année 25 à 40 bateaux de l'eau, pour entreposage et réparations », dit M. Thériault. Il calcule que pour la construction navale, A.F. Thériault est au deuxième rang au Canada atlantique, après les Chantiers maritimes Irving. Pour les réparations, son entreprise est au milieu du peloton.

Quant à la façon dont il a composé avec les tarifs douaniers imposés par les États-Unis, « tous mes fournisseurs me disent qu'ils vont à l'étranger dans divers domaines, dit M. Thériault. Je laisse ces questions de tarifs à mes fournisseurs, qui trouvent les meilleurs prix pour nous. » 

long "Wind Cat Marine" flat-fronted catamarans built to serve Europe's offshore wind farms, oil pollution response vessels, high-speed crew boats, fire boats, police boats, and scientific research vessels.

Work underway includes an 85-foot longliner destined for Sambro, and a new ferry for the run between Chester and Tancook Island – both to be delivered this summer.

About half of its work is new builds, and half repairs, including servicing a lot of fishing boats. "We haul 25-40 boats out of the water a year for storage and repair," Thériault says. He calculates that for ship construction Thériault is the number two shipyard in Atlantic Canada after Irving Shipbuilding. For ship repairs he places his shipyard in the middle of the pack.

Asked about how he has dealt with tariffs imposed by the U.S. government, Thériault says, "All my suppliers are telling me they are going abroad in different areas. I leave that tariff stuff to my suppliers, who find the best prices for us." 



A fiberglass advanced composite lobster boat recently delivered by A.F. Thériault & Son Ltd. shipyard located in Meteghan, Bay of Fundy, Nova Scotia.

Un homardier en fibre de verre / composites de pointe a récemment été livré par A.F. Thériault & Fils. L'entreprise est située à Meteghan (Nouvelle-Écosse), sur la baie de Fundy.

©A.F. THERIAULT & SON LTD



ADVERTISERS ANNONCEURS

ACPA-PORTS CANADA CONFERENCE 2026 - Windsor AAPC- CONFÉRENCE PORTS CANADA 2026 - Windsor ports-canada-2026	11	PORT OF MONTREAL PORT DE MONTRÉAL port-montreal.com.....	35
ALGOMA CENTRAL CORPORATION algonet.com.....	50	PORT OF PRINCE RUPERT PORT DE PRINCE RUPERT rupertport.com.....	39
AVISEO CONSEIL / Stratégie + Économie aviseo.ca	48	PORT OF SEPT-ÎLES PORT DE SEPT-ÎLES portsi.com	41
BBC CHARTERING bbc-chartering.com.....	47	PORT OF THUNDER BAY PORT DE THUNDER BAY portofthunderbay.ca	40
CHAMBER OF MARINE COMMERCE CHAMBRE DE COMMERCE MARITIME marinedelivers.com.....	30	PORT OF TROIS-RIVIÈRES PORT DE TROIS-RIVIÈRES porttr.com	71
CORPORATION OF LOWER ST. LAWRENCE PILOTS CORPORATION DES PILOTES DU BAS SAINT-LAURENT cpbsl.ca	57	PORT OF VALLEYFIELD PORT DE VALLEYFIELD portvalleyfield.com	4
CSL cslships.com.....	1	QSL qsl.com	45
CTMA traversierctma.ca	69	ROTAINER (CRS-CONTAINER ROTATION SYSTEMS) rotainer.com.....	<i>Back Cover / Couverture arrière</i>
DESGAGNÉS desgagnes.com	<i>Inside Front Cover / Couverture intérieure avant</i>	SEASPAN seaspan.com/seaspan-shipyards.....	79
FEDNAV fednav.com	32	SLS - ST. LAWRENCE SHIPOPERATORS ASL - ARMATEURS DU SAINT-LAURENT armateurs.ca	14
GREENTECH 2026 allianceverte.org/greentech.....	12	STERLING FUELS sterlingfuels.ca.....	8
LOGISTEC logistec.com	29	THE ST. LAWRENCE SEAWAY MANAGEMENT CORPORATION CORPORATION DE GESTION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT hwyh2o.com.....	6
MGT - MONTRÉAL GATEWAY TERMINALS PARTNERSHIP MGT - SOCIÉTÉ TERMINAUX MONTRÉAL GATEWAY mtrtml.com/login.php	36	TOROMONT toromont.com	51
NEAS GROUP - NUNAVUT EASTERN ARCTIC SHIPPING neas.ca.....	55	URGENCE MARINE ENVIRONNEMENT URGENCE MARINE ENVIRONNEMENT ume-qc.com	73
OCEAN GROUP GROUPE OCÉAN groupeocean.com.....	<i>Inside Back Cover / Couverture intérieure arrière</i>	VALPORT/DESGAGNÉS LOGISTIK-VALPORT valport.ca	4
PORT BAIE-COMEAU portbcomeau.ca	54		
PORT OF JOHNSTOWN PORT DE JOHNSTOWN portofjohnstown.com	46		





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



40ft
42 tonnes
Multidirectional

Biomass
Wood Chips
Wood Pellets
Waste

CRS - Container Rotation Systems
Sydney Australia - Celebrating 15 Years of Innovation 2009-2024

rotainer.com
sales@rotainer.com

Patent Pending
©2024