No 122

Maritime Magazine

maritimemag.com
AUTUMN • AUTOMNE 2026



GEOPOLITICAL VOLATILITY DRIVES BIG INCREASE IN CANADA-NORTH ATLANTIC TRADE

LA VOLATILITÉ GÉOPOLITIQUE PROPULSE LE COMMERCE CANADIEN SUR L'ATLANTIQUE NORD

CANADA'S ACCELERATING VIBRANT PROJECT CARGO SECTOR

CROISSANCE ACCÉLÉRÉE DU SECTEUR DES CARGAISONS SPÉCIALES AU CANADA

PORTS CANADA 2026 PROVIDED KEY INSIGHTS

PORTS CANADA 2026 APPORTE DES INFORMATIONS CLÉS

Port payé à Québec. Envoi de poste-publications - Convention no 40046923 - Adresse de retour: 601-4800 Blvd de Maisonneuve West, Westmount, Quebec H3Z 1M2 CANADA

Desgagnés, une vision innovante

Desgagnés, a vision for innovation

Desgagnés se spécialise depuis le 19e 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.



info@desgagnes.com | desgagnes.com | 418 692 1000

BBC Chartering®

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. Fourteen vessels delivered to date. Seven more to come.*
On top, more F500-vessels will arrive, ready for your cargo.

bbc-chartering.com



MANAGEMENT SYSTEM CERTIFICATION
DNV
ISO 9001 • ISO 14001
ISO 45001

* status as per September 2026

AUTUMN • AUTOMNE 2026

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 responsability 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

maritimemag.com

M122 TABLE OF CONTENTS SOMMAIRE



In solidarity
Solidaires

COLUMNS / CHRONIQUES

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

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

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

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

51



PORTS CANADA 2026

provided key insights into trade-related challenges for shipping operations

a mis en lumière des défis liés au commerce international pour le transport maritime

80 **ADVERTISERS** / ANNONCEURS

Tom Peters' ATLANTIC HORIZONS column will return in the Winter issue.
La chronique ÉCHOS DE L'ATLANTIQUE de Tom Peters sera de retour dans le numéro d'hiver.



22 M DOSSIER

CANADA-NORTH ATLANTIC / CANADA-ATLANTIQUE-NORD

Brent Frederick
Nick Savvides

Geopolitical volatility spurring robust increase in Canada-Europe trade relations

La volatilité géopolitique suscite un essor du commerce Canada-Europe



64 M DOSSIER

Leo Ryan

Canada's accelerating vibrant project cargo sector

Croissance accélérée du secteur des cargaisons spéciales au Canada

HEAVY LIFT / PROJECT CARGO
CHARGES LOURDES / CARGAISONS SPÉCIALES



COVER / COUVERTURE

Historic times sometimes warrant special treatment in magazine covers. Such is the case today, where this photo montage seeks to encapsulate the Europe dimension of Canada's resolute trade diversification strategy. So the image offers a beautiful glimpse of Berlin since Germany is our biggest bilateral trading partner in the European Union; you find the flag of the European Union with which Canada has just recently started negotiations as a potential Associate Member; and, of course, the mighty North Atlantic is the essential maritime trade connection.

Les moments historiques justifient parfois un traitement spécial des couvertures de magazines. Tel est le cas aujourd'hui, et ce photomontage vise à représenter la dimension européenne de la stratégie décisive de diversification du commerce extérieur du Canada. Ainsi, l'image présente un panorama de Berlin, étant entendu que l'Allemagne est le plus grand partenaire commercial bilatéral au sein de l'Union européenne; on y voit le drapeau de l'Union Européenne avec laquelle le Canada vient tout juste d'entamer des négociations en vue d'une éventuelle adhésion en tant que membre associé ; et, bien sûr il y a le majestueux Atlantique Nord, lien maritime essentiel au commerce.

Photomontage: Agence OZ | Dreamstime

TIMELESS VALUE

UNE VALEUR INTEMPORELLE



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

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

Essential to Canada • Indispensables au Canada

www.pilotagecanada.ca @marinepilotsca

L'Association des pilotes maritimes du Canada
Canadian Marine Pilots' Association



***Ursula Von der Leyen*, President of the European Commission; *Mark Carney*, Prime Minister of Canada; and *Alexandra Cousteau*, ocean advocate - granddaughter of late Jacques-Yves Cousteau, renowned French naval officer, oceanographer, filmmaker and author.**

Ursula Von der Leyen, présidente de la Commission européenne; *Mark Carney*, premier ministre du Canada; et *Alexandra Cousteau*, défenseuse des océans – petite-fille de feu Jacques-Yves Cousteau, célèbre officier de marine, océanographe, cinéaste et auteur français.

@Lars Hagberg, PMO

Leo Ryan
Editor/Rédacteur en chef *Maritime Magazine*

Canada strongly expands its commitments **on ocean protection and governance**

Le Canada bonifie résolument ses engagements ***pour la protection et la gouvernance des océans***

Parmi ce qui est peut-être une série inédite d'initiatives internationales lancées en quelques mois par un chef de gouvernement canadien, le premier ministre Mark Carney a récemment annoncé deux grandes décisions en un jour. Celles-ci soulignent la vocation du Canada comme nation océanique avec trois littoraux et comme défenseur de l'économie bleue.

Premièrement, il y a la ratification de l'accord dit « Traité sur la haute mer ». Deuxièmement, il y a le lancement à New York, conjointement avec la présidente de la Commission européenne Ursula von der Leyen, de l'Alliance internationale OceanEye qui renforcera le Système mondial d'observation des océans. Cela s'est fait en partenariat avec la Commission océanographique intergouvernementale de l'UNESCO et l'Organisation météorologique mondiale.

Within what must possibly represent an unprecedented series of international initiatives within a few months by a Canadian government leader, Prime Minister Mark Carney recently announced two significant decisions in one day underlining Canada's vocation as an ocean nation with three coastlines and defender of the blue economy.

First was the ratification of the so-called High Seas Treaty. And second was the co-launching in New York with European Commission President Ursula von der Leyen of the OceanEye International Alliance to bolster the Global Ocean Observing System (GOOS). This was done in partnership with the Intergovernmental Oceanographic Commission (IOC) of UNESCO and the World Meteorological Organization (WMO).

FEDNAV

CANADA'S LEADING ARCTIC SHIPPING OPERATOR

LEADER CANADIEN DU TRANSPORT MARITIME ARCTIQUE



70+

YEARS IN THE CANADIAN ARCTIC

ANS D'EXPÉRIENCE DANS L'ARCTIQUE CANADIEN

6+

MILLION TONNES MOVED ANNUALLY

MILLIONS DE TONNES TRANSPORTÉES CHAQUE ANNÉE

3

POLAR CLASS 4 ICEBREAKERS

BRISE-GLACES DE CLASSE POLAIRE 4

Tenu durant la 81e Semaine des réunions de haut niveau de l'Assemblée générale des Nations Unies, cet événement a réuni le 23 septembre des chefs d'État et de gouvernement, des ministres et des parties concernées afin de renforcer le soutien accordé à l'observation des océans dans le monde. L'océan couvre 70 % de la surface de la Terre, mais seulement 5 % en a été exploré.

L'Union européenne s'est engagée à fournir 92 millions d'euros pour le financement d'activités d'observation des océans, et le Canada, 82 millions de dollars sur cinq ans pour accroître la capacité du Canada en la matière.

L'événement a permis de réunir plus de 339 millions de dollars de l'ensemble des pays partenaires, et ce, sous diverses formes, dont des contributions financières et la mise à disposition de ressources telles que navires de recherche, capteurs, drones et installations de traitement des données.

M. Carney, coprésident de l'Alliance, a évoqué « une course contre la montre », dans la surveillance des océans, pour renforcer la sécurité maritime, soutenir des économies océaniques durables, réagir au changement climatique et protéger les écosystèmes.

« Les océans que nous partageons ne peuvent être compris ni protégés par une seule nation, a dit M. Carney. Ce qu'aucun d'entre nous ne peut accomplir seul, nous pouvons le réaliser ensemble. Chaque observation mise en commun renforce l'impact de l'action collective. C'est ce que cette Alliance permet de réaliser : une vision que nul d'entre nous ne pourrait avoir à lui seul, et que nul d'entre nous ne peut se permettre de perdre. »

Au total, 31 pays se sont joints à l'Alliance internationale OceanEye. Le Système mondial d'observation des océans effectue environ 120 000 observations par jour à partir de 8000 plateformes exploitées par 64 pays, et 17 réseaux d'observation mondiaux.

Planeurs sous-marins canadiens dans l'Arctique

Le premier ministre a insisté sur l'importance de la vaste dimension de l'Arctique pour le Canada.

« Nous consacrons de nombreuses ressources à la science et aux technologies océanographiques, et de concert avec les autres membres du Conseil de l'Arctique, nous travaillons à la conservation des océans », a-t-il déclaré. Et d'ajouter : « L'Arctique se réchauffe près de quatre fois plus vite que la moyenne mondiale. Nous savons que sa glace s'amincit et nous voyons que des passages s'ouvrent dans ses eaux. Mais nous admettons que nous n'en avons pas de portrait complet.

« Bien sûr, c'est là l'esprit d'OceanEye : nous ne pouvons pas protéger ce que nous ne pouvons pas voir; nous ne pouvons pas gérer ce que nous ne connaissons pas. »

M. Carney a indiqué que l'engagement du Canada « porte sur le mouillage d'installations qui recueilleront des données en temps réel dans l'Arctique tout au long de l'année, y compris en plein hiver, lorsque presque tous les autres modes d'observation sont inutiles. »

De plus, le Canada enverra des planeurs sous-marins autonomes dans les eaux recouvertes de glace de la région, et ils y observeront pendant des mois les eaux que peu d'instruments peuvent atteindre.

En outre, le Canada augmentera sa surveillance de la mer du Labrador et du détroit de Davis, lesquels abritent des courants cruciaux qui façonnent la météo, le déplacement des glaces et les pêches de long de la côte atlantique.

Et au-delà des eaux de l'Arctique et de l'Atlantique Nord, le Canada va plus que doubler sa contribution au réseau mondial Argo, le plus grand réseau mondial de surveillance du climat des océans.

Held during the 81st UN General Assembly HighLevel Week, the event on September 23 brought together heads of state and governments, ministers and stakeholders, to strengthen support for global ocean observation. The ocean covers 70% of the Earth's surface, yet only 5% has been explored.

The European Union pledged funding of €92 million for Ocean observation activities while Canada pledged $82 million over five years to expand Canada's ability to observe the oceans.

The event secured over $339 million from all partner countries with a mix of financial contributions, in cash support, and the provision of assets such as research vessels, sensors, drones and data processing facilities.

Co-chair of the Alliance, Mr. Carney evoked "a race against time" in ocean monitoring for reinforcing maritime safety, supporting sustainable ocean economies, responding to climate change, and protecting ecosystems.

"The ocean we share cannot be understood, or protected, by any nation alone," Mr. Carney said. "What none of us can do individually, we can achieve together. Every observation shared multiplies impact. That is what this Alliance builds: a picture none of us could see by ourselves, and none of us can afford to lose."

A total of 31 countries have joined the OceanEye International Alliance. The Global Ocean Observing System delivers around 120,000 observations daily from 8,000 platforms operated by 64 countries and 17 global observation networks.

Canadian underwater gliders in the Arctic region

The Prime Minister stressed the vast Arctic dimension's importance for Canada.

"We have many resources dedicated to oceanographic science and technology – and with other members of the Arctic Council, we're focused on conservation through that," he declared, adding: "The Arctic is warming at nearly four times the global average. We know its ice is thinning; and we can see its waters are opening. But we recognise our picture is incomplete.

"Of course, this is the spirit of OceanEye. We cannot protect what we cannot see. We cannot manage what we do not understand."

Mr. Carney indicated that Canada's engagement "will lead to real-time moorings in the Arctic that report year-round – including through the depths of winter, when almost every other form of observation goes dark."

In addition, Canada will send autonomous underwater gliders under the region's frozen waters, operating for months at a time, to observe waters few instruments can reach.

Canada will also expand its monitoring of the Labrador Sea and Davis Strait – critical currents that shape weather, ice flows, and fisheries on the Atlantic coast.

And beyond the waters of the Arctic and North Atlantic, Canada will more than double its contribution to the global Argo network, the world's largest ocean climate monitoring system. Canada will continue to work with others in Antarctica and contribute data through a shared system.

Summing up briefly what Canada is doing on conservation, Mr. Carney noted: "Canada is protecting more of our oceans than ever before. A decade ago, we had safeguarded only 1% of our marine area. Today, it is more than 15% – over a million square kilometres. We are committed, under our new national nature strategy, to double that by the end of this decade, to 30% of our lands and waters, with new marine protected areas across various coasts, including in the Arctic."



©IFRAMER

France's autonomous *Ariane* underwater vehicle carries out seafloor mapping with optical imagery.

Ariane, le robot sous-marin autonome français, cartographie les fonds marins par imagerie optique.

High Seas Treaty ratification

As mentioned earlier, Prime Minister Carney announced Canada's ratification of the Agreement on Marine Biological Diversity of Areas beyond National Jurisdiction, also known as the High Seas Treaty, backed by over $24 million to implement the treaty and help protect and sustainably manage marine biodiversity in international waters.

Applying to the high seas and deep seabed, which make up roughly two-thirds of the global ocean, it is a legally binding international agreement under the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS).

The High Seas Treaty has reached 100 parties after Germany, Papua New Guinea, Zimbabwe, Canada, Australia and Brunei Darussalam deposited their instruments of ratification at the recent UN General Assembly. This triple-figure milestone comes after the Treaty crossed the 60-ratification threshold needed on January 17, 2026 for entry into force, and brings the Agreement closer to the goal of universal ratification.

The Treaty officially entered into force on January 17, 2026, following almost two decades of discussion and negotiation. It delivers the world's first comprehensive legal framework to protect ocean life on the High Seas and offers a vital tool to help combat the triple planetary crises of climate change, biodiversity loss, and pollution.

With the first Conference of the Parties (COP1) scheduled for January 2027, the Treaty is now entering a new phase: its implementation. COP1's priority will be agreeing on the institutional setup and operating rules needed for long-term success. Critical to this will be establishing fully protected Marine Protected Areas and setting rigorous standards for environmental impact assessments.

However, only ratifying countries can vote and shape the Treaty's decisions, which means that those countries that have not yet ratified will not have a seat at the table to decide on the

Par ailleurs, le Canada continuera à travailler avec d'autres partenaires en Antarctique et à fournir des données au moyen d'un système partagé.

Résumant brièvement ce que le Canada fait en matière de conservation, de dire M. Carney : « Le Canada protège une plus grande partie des océans que jamais auparavant. Il y a 10 ans, nous n'avions protégé que 1 % de notre zone marine. Aujourd'hui, nous en protégeons plus de 15 %, soit plus d'un million de kilomètres carrés. Nous nous engageons, dans le cadre de notre nouvelle stratégie nationale sur la nature, à doubler ce pourcentage d'ici la fin de la présente décennie afin qu'il atteigne 30 % des terres et eaux du Canada, au moyen de nouvelles zones de protection marines le long de diverses côtes, entre autres dans l'Arctique. »

Ratification du Traité sur la haute mer

Tel que mentionné précédemment, le premier ministre Carney a annoncé la ratification de l'*Accord sur la diversité biologique marine des zones ne relevant pas de la juridiction nationale*, aussi appelé Traité sur la haute mer, avec plus de 24 millions de dollars pour sa mise en œuvre et pour aider à protéger et gérer de façon durable la biodiversité marine en eaux internationales.

S'appliquant aux hautes mers et aux grands fonds marins qui représentent environ deux tiers de l'océan mondial, le traité est un accord international juridiquement contraignant en vertu de la *Convention des Nations Unies sur le droit de la mer* (UNCLOS).

Le Traité sur la haute mer compte maintenant 100 parties depuis que l'Allemagne, la Papouasie-Nouvelle-Guinée, le Zimbabwe, le Canada, l'Australie et Brunéi Darussalam ont déposé leurs instruments de ratification à la récente Assemblée générale de l'ONU. Ce jalon a été franchi après que le Traité a atteint le 17 janvier 2026 le seuil de 60 ratifications nécessaires pour son entrée en vigueur. L'Accord poursuit ainsi l'objectif d'une ratification universelle.

Le Traité est donc entré en vigueur officiellement le 17 janvier 2026, à l'issue de presque deux décennies de discussion et de négociation. Il crée le premier cadre juridique détaillé au monde pour la protection de la vie océanique en haute mer, et il offre un outil vital pour aider à combattre la triple crise planétaire du changement climatique, de la perte de biodiversité et de la pollution.

Avec la première Conférence des Parties (COP1) programmée en janvier 2027, le Traité entame une nouvelle phase : sa mise en œuvre. La priorité de la COP1 sera de convenir d'un dispositif institutionnel et de règles opérationnelles nécessaires au succès à long terme. Pour y parvenir, il sera essentiel d'établir des aires marines pleinement protégées et de fixer des normes rigoureuses pour les évaluations d'impact environnemental.

Il faut noter que seuls les pays ayant ratifié le Traité pourront voter et ainsi façonner les décisions sur le Traité. Les autres pays n'auront pas voix au chapitre quant aux règles touchant presque la moitié de la planète. Sans surprise, étant donné l'attitude

générale ment négative de l'administration Trump envers les institutions et les obligations internationales, les États-Unis n'ont pas encore ratifié le Traité. Jusqu'à nouvel ordre, ils ne pourront donc pas participer aux délibérations même s'ils avaient été parmi les signataires originaux en 2023.

rules for nearly half the planet. Not surprisingly, given the overall negative attitude of the Trump Administration towards international institutions and obligations, the United States has so far not ratified the Treaty and will therefore have no voice in proceedings until further notice despite having been an original signatory in 2023.

Le Canada investit 1,2 milliard $ pour la protection des océans et la sécurité maritime dans le cadre de grands projets

Dans la foulée de nouvelles initiatives annoncées récemment au titre de sa stratégie sur les océans, le gouvernement fédéral a affecté 1,2 milliard de dollars pour la protection des océans et la sécurité maritime. Il prépare ainsi le terrain à une augmentation considérable du trafic maritime par suite de nouveaux projets concernant l'énergie, le GNL et les ports, notamment sur la côte Ouest. Les mesures renouvelées et adoptées le 29 septembre permettront d'accroître la surveillance, de consolider la recherche océanographique et la protection des écosystèmes, et d'améliorer la prévention et la préparation face aux incidents maritimes.

« Nous élargissons nos infrastructures stratégiques le long de la côte Ouest, notamment le port de Vancouver et le Terminal 2 à Roberts Bank, a déclaré le premier ministre Mark Carney à Vancouver le 29 septembre. Cela permettra de diversifier nos échanges commerciaux et de renforcer notre souveraineté, mais cela exercera des pressions accrues sur notre écosystème marin. Le Canada doit s'y préparer. Si nous voulons développer efficacement et à long terme nos infrastructures maritimes, nous devons d'abord protéger nos océans. »

La plus grande part de l'investissement – plus de 740 millions de dollars sur quatre ans – servira à soutenir les programmes de sécurité maritime et de conservation, y compris en rehaussant les capacités de la Garde côtière canadienne. La Garde côtière augmentera ses capacités d'intervention en mer aux stations de recherche et sauvetage actuelles et la capacité de ses centres des Services de communication et de trafic maritimes, renforcera la connaissance du domaine maritime et la gestion du trafic maritime, et accroîtra la couverture radio VHF et radar dans les régions où elle est limitée.

Quelque 136 millions de dollars sur quatre ans seront affectés à la protection de la vie marine. En bénéficieront un programme bonifié d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures touchant des mammifères marins, et des mesures face au bruit sous-marin causé par le transport maritime, sur les côtes atlantique, pacifique et arctique.

Une enveloppe de 186 millions de dollars appuiera des programmes autochtones de conservation et de gestion maritime, y compris dans l'estuaire du bas Fraser et sous l'égide de l'accord-cadre de réconciliation dans la biorégion du Plateau nord.

Canada's $1.2B investment in ocean protection and marine safety linked to major projects

As part of recent new ocean strategy initiatives, the federal government has allocated $1.2 billion to ocean protection and marine safety in preparation for a significant increase in commercial shipping traffic tied to new energy, LNG and port projects, notably on the West Coast. The measures renewed and introduced on September 29 will increase monitoring, strengthen ocean science and ecosystem protections, and improve marine incident prevention and preparedness.

"We are expanding our strategic infrastructure along the West Coast, including the Port of Vancouver and the Roberts Bank Terminal 2," Prime Minister Carney said in North Vancouver on September 29. "While this will help diversify our trade and reinforce our sovereignty, it will also place increased pressure on our ocean ecosystem. Canada must be prepared. To effectively and sustainably build out our marine infrastructure, we will first protect our oceans."

The largest sector of the investment — more than C$740 million over four years — will support marine safety and conservation programs, including expanded Canadian Coast Guard capabilities. The Coast Guard will bolster marine response capabilities at existing search and rescue stations, increase capacity at its Marine Communications and Traffic Services centers, strengthen maritime domain awareness and vessel traffic management, and expand VHF radio and radar coverage in areas with limited coverage.

Some $136 million over four years is being directed toward marine-life protection. This includes an expanded marine mammal spill-response program and measures addressing underwater noise from shipping on the east, west and Arctic coasts.

An additional C$186 million will support Indigenous-led conservation and marine-management programs, including expansion of the Northern Shelf Bioregion Reconciliation Framework Agreement and work in the Lower Fraser River and estuary.



©DREAMSTIME

Canadian Coast Guard hovercraft is pictured navigating Pacific waters near Vancouver as part of its ocean protection missions.

Un aéroglisseur de la Garde côtière canadienne navigue sur les eaux du Pacifique près de Vancouver dans le cadre de ses missions de protection de l'océan.

GREEN 2027TECH

Shaping Maritime Sustainability

Façonner le transport maritime durable

June 8 - 10 juin, 2027 – Victoria, BC

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

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

Presented by / Présenté par

GREEN MARINE



green-marine.org/greentech



Black exhaust fumes from funnel of a moored tanker.

Une fumée d'échappement noire s'échappe de la cheminée d'un pétrolier au mouillage.

© MAKOTO HASEGANIA | DREAMSTIME

Julie Gedeon

Worldwide decarbonization goals must be reassessed in terms of economic and geopolitical challenges

Les objectifs mondiaux de décarbonisation doivent être revus en fonction des défis économiques et géopolitiques

Quand tout le monde a commencé à vouloir que nous fassions tous une transition vers une énergie plus propre, je me demandais si c'était réellement possible. Maintenant, Daniel Yergin, vice-président de S&P Global et auteur de plusieurs livres à succès – dont *The Prize: The Epic Quest for Oil Money and Power*, qui lui a valu un prix Pulitzer, et *The New Map: Energy, Climate and the Clash of Nations* – a dirigé une étude sur le décalage entre les ambitions et les réalités pratiques.

«Le raisonnement et les politiques qui ont cherché à façonner la transition énergétique depuis dix ans sont heurtés aux réalités du développement économique, de la demande croissante d'énergie, de la géopolitique et du rythme des progrès technologiques des dernières années», affirme M. Yergin dans son introduction du rapport de synthèse cosigné avec Peter Orszag et Atul Arya.

Selon les auteurs, qui ont collaboré avec l'Institut de l'économie de l'énergie du Japon, la difficulté de passer à une énergie plus propre est devenue évidente après la COVID. Ils insistent sur la nécessité d'un plus grand pragmatisme. «Le rythme de la transition vers des énergies plus sobres en carbone est fixé par les réalités physiques de l'infrastructure, des chaînes d'approvisionnement, de l'obtention de permis, de la disponibilité de capital et des progrès technologiques – et par les forces politiques», fait valoir M. Yergin.

I wondered back when everyone started talking about us all making a transition to cleaner energy whether that was actually possible. Now Daniel Yergin, S&P Global's vice chair and author of several bestsellers, including the Pulitzer-Prize winning *The Prize: The Epic Quest for Oil Money and Power*, as well as *The New Map: Energy, Climate and the Clash of Nations*, has led a study that examines the disconnect between ambitions and practicalities.

"The thinking and policies that have sought to shape the energy transition over the last decade have collided with the realities of economic development, growing energy demand, geopolitics and the pace of technological progress in recent years," Dr. Yergin states in introducing the synthesis report co-authored with Peter Orszag and Atul Arya.

Collaborating with Japan's Institute of Energy Economics, they suggest the challenges of shifting to cleaner energy have become clear post-COVID and underscore the need for greater pragmatism. "The pace of transition to lower carbon energies is set by the physical realities of infrastructure, supply chains, permitting, capital availability and technological progress – and political forces," Dr. Yergin notes.

Rotainer® MH42
MATERIALS HANDLER

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

Il affirme que la transition énergétique sera « multidimensionnelle, différenciée selon les régions et à vitesses variables – pas linéaire et rapide comme le voudrait le discours populaire ». Des cibles de réduction ou d'élimination des émissions qui sont utilisées pour déterminer un calendrier de mesures à prendre sont souvent une base irréaliste pour la prise de décisions en matière de politiques et d'investissements.

Nous avons déjà vu divers objectifs nord-américains bien intentionnés qui ont été abandonnés ou reportés par suite de développements géopolitiques comme la guerre que fait la Russie en Ukraine, le conflit américain avec l'Iran, les tarifs douaniers américains et le dédain de Donald Trump pour l'énergie éolienne et solaire.

L'étude souligne la nécessité de ne pas considérer uniquement l'offre d'énergie plus propre, mais aussi la forte demande prévue des marchés émergents et économies en développement (MEED) – quelque 150 pays hormis la Chine. Et tandis que les objectifs ont jusqu'à présent considéré la réduction des émissions comme unique critère, les auteurs de l'étude avancent que les MEED intégreront d'autres facteurs. Ils évoquent un indicateur de la prospérité énergétique pour aider aux décisions de politiques et d'investissements, tenant compte de la sécurité énergétique, de la résilience systémique, de la qualité de l'air, des retombées économiques nationales et, par-dessus tout, de l'abordabilité.

D'ici 2060, les besoins énergétiques des MEED pourraient augmenter de plus de 60 %, ce qui serait « l'équivalent d'ajouter une autre Chine dans le système énergétique mondial, malgré d'importants gains énergétiques ». Dans les économies avancées, le surcroît de demande des centres de données sera modeste en comparaison. Ainsi, alors que les MEED devront augmenter radicalement leur production d'énergie, les économies avancées auront sans doute des besoins stables ou en baisse (en partie du fait de gains en efficience avec l'IA), et elles s'attacheront à transformer les systèmes existants.

Les carburants fossiles assureront encore la moitié de l'énergie mondiale en 2060…

Compte tenu des besoins croissants, les carburants fossiles (charbon, pétrole et gaz naturel) fourniront très probablement encore la moitié de l'énergie de la planète en 2060. Il sera donc nécessaire de préserver la versatilité des systèmes d'énergie traditionnelle et d'énergie propre pour de nombreuses opérations internationales.

Il est irréaliste d'espérer que tout fonctionne à une forme ou l'autre d'électricité d'ici 2060, mais il faudrait quand même poursuivre des objectifs d'énergie plus propre. En effet, c'est seulement si les économies avancées et la Chine prennent des mesures décisives de décarbonisation qu'à la fois les besoins en énergie des MEED pourront être comblés et le réchauffement planétaire pourra rester entre 2 et 2,8 °C (on peut oublier 1,5°), selon les données de recherche. Alors que certaines économies avancées et la Chine pourraient friser le zéro émission énergétique d'ici 2060, il est peu probable que les MEED y parviennent avant la fin du siècle.

La recherche indique que c'est pour la décarbonisation « profonde » que l'écart entre ambition et réalité deviendra le plus épineux. Dans les quelques décennies à venir, la réduction des émissions se fera par des gains en efficience opérationnelle, le choix de carburants différents et l'utilisation d'énergie renouvelable. Cependant, il sera de plus en plus difficile de progresser, car nous atteindrons des limites techniques et économiques dans les secteurs difficiles à décarboniser – comme les industries lourdes et le transport à grande distance, y compris par bateau. Dans ces secteurs, des solutions comme l'hydrogène et le captage du carbone ne sont pas bien au point, leur mise en œuvre est plus complexe et leurs coûts sont plus élevés.

Le texte intégral du rapport de synthèse *Multidimensional Global Energy Pathways* se trouve en ligne.

He says energy transition will be "multidimensional, regionally differentiated and multi-speed – not linear and rapid as promoted in the popular narrative." Reduced or zero-emission targets which are then back-casted to determine timeline actions will in many cases be an unrealistic basis for policymakers and/or investors to make decisions.

We've already seen various well-intentioned North American goals dropped or pushed aside by geopolitical developments that include Russia's war on Ukraine, the American conflict with Iran, the U.S. administration's insistence on global tariffs, as well as Donald Trump's personal disdain for wind and solar power.

The study highlights the need to not only look at cleaner energy supply, but the strong demand expected from emerging markets and developing economies (EMDEs) - about 150 countries excluding China. And while goals to date have largely been based on emissions-reduction as the sole criterion, the study's authors suggest that EMDEs will integrate other concerns into their equations. It cites a new Energy Prosperity Indicator (EPI) to help with policy and investment decision-making based on energy security, system resilience, air quality, national economic benefits and, first and foremost, affordability.

By 2060, energy demands in EMDEs could rise by more than 60%, "equivalent to adding another China to the global energy system, despite significant energy gains." In advanced economies, the added load caused by data centres will be modest by comparison. So, while EMDEs will need to dramatically expand their energy systems, advanced economies will likely have flat or falling requirements (partially as a result of increased AI efficiencies) and they'll stay focused on transforming existing systems.

Fossil fuels still accounting for half of world energy in 2060…

Given the rising demands elsewhere, fossil fuels (coal, oil and natural gas) will in all probability continue to provide half the world's energy in 2060. This will make it necessary to maintain the versatility of traditional and clean energy systems for many international operations.

While it's unrealistic to expect to have everything work on some form of electricity by 2060, cleaner energy goals should nonetheless be pursued as it's only by the advanced economies and China undertaking aggressive decarbonization actions that both EMDE's energy needs can be accommodated and global warming kept between in the 2°-2.8° Celsius range (forget about 1.5°), according to the research. So, while some advanced economies and China could near zero energy-related emissions by 2060, that's unlikely for most EMDEs until the end of the century.

What the research suggests is that "deep decarbonization" is where the gap between ambition and deliverability will become most challenging. Over the next couple of decades, advancements will be made in reducing emissions through greater operational efficiencies, fuel switching and the use of renewables, but will become progressively harder everywhere as we reach technical and economic limits in sectors that are hard to decarbonize, such as heavy industries and long-distance transportation, including shipping. Alternative solutions, such as hydrogen or carbon capture, are less mature for these sectors, deployment is more complex, and costs run higher.

The full *Multidimensional Global Energy Pathways* Synthesis Report is available to read online.



An WCMRC vessel in full marine response operations on the B.C. Coast.

Un bateau de la WCMRC en pleine intervention sur la côte de la Colombie-Britannique.

©WCMRC

Colin Laughlan

50th Anniversary
Western Canada Marine Response Corporation fills vital gap

50e anniversaire
La société d'intervention maritime dans l'Ouest canadien joue un rôle vital

At age 50, life just gets more, well, 'energetic' – at least for the Western Canada Marine Response Corporation (WCMRC), the company responsible for marine oil spill containment and cleanup along Canada's west coast.

À 50 ans, la vie devient plus « énergétique ». Tel est du moins le cas pour la Western Canada Marine Response Corporation (WCMRC), la société chargée du confinement et du nettoyage en cas de déversement d'hydrocarbures sur la côte Ouest du Canada.

La WCMRC célèbre son 50e anniversaire cette année, et le *Maritime Magazine* a rencontré son président, Mark O'Donohue. « Il faut se rappeler le contexte historique, dit-il. En 1976, les gens ne pensaient pas à l'environnementalisme comme aujourd'hui. »

Compte tenu de l'époque, a-t-il noté, il était remarquablement prévoyant de vouloir maintenir un *état de préparation*. C'est devenu la base de la stratégie de la société.

« Quelqu'un dans l'industrie pétrolière a pensé que nous devions avoir un programme assurant un état de préparation. Ainsi avant que ce soit dans l'air du temps ou que tout le monde en parle au Canada, quelqu'un a vu le besoin et en a fait la priorité qui allait nous guider. »

Il y a 50 ans, Burrard Clean Operations naissait en tant que modeste coopérative financée par l'industrie pétrolière, avec un mandat limité aux interventions en cas de déversements dans l'inlet Burrard à Vancouver. Le pipeline Trans Mountain original acheminait du pétrole brut d'Edmonton à la côte depuis 1953. Cependant, sa capacité initiale de 150 000 barils par jour n'avait guère suscité d'inquiétude dans la conscience canadienne. C'est seulement après la catastrophe de 1989 de l'*Exxon Valdez*, au large de l'Alaska, que de sérieuses mesures de protection contre les déversements pétroliers ont commencé à être prévues.

En 1992, de nouvelles règles ajoutées à la convention MARPOL de l'OMI dictaient l'élimination graduelle des pétroliers à simple coque, rendant les doubles coques obligatoires pour les nouveaux bâtiments. Elles prévoient aussi des programmes d'inspection resserrés pour détecter la dégradation structurelle de navires plus anciens. Trois ans plus tard, le gouvernement canadien adoptait son Régime de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en milieu marin, en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada*. L'entité Burrard Clean Operations devenait la société WCMRC.

En 2013, le projet d'augmentation de la capacité du pipeline Trans Mountain suscite un élargissement du mandat de la WCMRC. Kinder Morgan, alors propriétaire du pipeline, investit 170 millions de dollars dans le projet, qui entraîne une révision de l'infrastructure de protection du milieu marin sur la côte Ouest du Canada.

Contribution vitale des Premières Nations

« Avec l'expansion de Trans Mountain, nous avons grandi rapidement, passant en huit ans d'une petite organisation à un réseau de neuf bases, 88 navires et plus de 200 employés veillant sur les 27 000 km de rivage de la Colombie-Britannique », dit M. O'Donohue. La première stratégie géographique d'intervention de la WCMRC sera un projet de cartographie mené avec les Premières Nations et les communautés côtières pour déterminer où la nouvelle infrastructure, les navires et des barrages flottants devaient être positionnés.

« [Les Premières Nations] connaissent leur territoire mieux que quiconque, dit-il. Elles sont là depuis des milliers d'années. Leurs connaissances sont transmises de génération en génération. Nous travaillons donc avec elles pour mettre au point des stratégies propres à chaque lieu.

« Chaque Nation est unique et a ses propres zones délicates qu'elle veut protéger. Elles savent comment les eaux se comportent, où sont les courants, où sont les lieux sacrés sur

As it celebrates its 50th anniversary this year, company president Mark O'Donohue told *Maritime Magazine*, "You have to put it in its historical context. In 1976, people weren't thinking about environmentalism the way they are now."

In that historical ethos, he pointed out, there was a remarkable foresight – one that has become the company's strategic core: *Readiness*.

"Someone in the oil industry thought, we have to have a readiness program in place. So before it was the common *zeitgeist*, or the common narrative in Canada, someone saw that gap and made it the priority that we've built upon."

As a small oil industry-funded cooperative 50 years ago, Burrard Clean Operations had a limited mandate to respond to marine spills in Vancouver's Burrard Inlet. Although crude oil had pumped through the original Trans Mountain pipeline from Edmonton since 1953, its initial capacity of 150,000 barrels per day at tidewater had not stirred much concern in the Canadian psyche. It would not be until the 1989 Exxon Valdez catastrophe in Alaskan waters that marine protective measures for oil spills began in earnest, both internationally and in Canada.

By 1992, the IMO added new rules to its MARPOL treaty, phasing out single hull tankers, making double hulls compulsory for new tankers, along with enhanced inspection programs to detect structural degradation on older vessels. Three years later, the Canadian government adopted its National Oil Spill Preparedness and Response Regime under the Canada Shipping Act, with amendments that saw Burrard Clean Operations reorganised and incorporated as the WCMRC.

However, it was the anticipated expansion of the Trans Mountain pipeline capacity in 2013 that spurred the WCMRC's expanded mandate as well. An investment of $170 million by Kinder Morgan, the pipeline's owner at the time, launched an overhaul of Canada's west coast marine safety infrastructure.

Key contribution of First Nations

"With the Trans Mountain expansion, we expanded rapidly over eight years to go from a small organization to nine bases, 88 vessels, and over 200 employees along the entire 27,000 km of B.C.'s coastline," said Mr. O'Donohue, explaining how the WCMRC's first Geographic Response Strategy was a mapping project with coastal communities and First Nations to pinpoint exactly where the new infrastructure, vessels and booming equipment needed to be stationed.

"They know their territory better than anyone – they've been there for thousands of years. That information has been passed down from generation to generation. So we work with those Nations to develop site-specific strategies," he said.

"Each Nation is unique and has its own sensitive areas they want to protect. They know how the waters move, where the currents are, where the sacred spots areas are within their territory – it won't work if we don't work with them."

Explaining WCMRC's role, Mr. O'Donohue continued: "We have a program where we go to individual Nations and we train then in spill response and emergency management. If a spill should happen, they are brought into the Incident Command Unit – a structure that has all the key players in the room at the same time: Coast Guard, the polluter, all federal, provincial, municipal governments and First Nations, all looking at the same picture."

It is all part of the globally recognized Incident Command

13TH EDITION

ARCTIC SHIPPING SUMMIT

Connecting the Arctic Shipping Community



18–19 NOVEMBER 2026

MONTREAL, CANADA

The Arctic Shipping Summit is the leading forum for operators, regulators, industry leaders and Arctic stakeholders to discuss the opportunities and challenges shaping the future of Arctic maritime operations.

Join senior decision-makers to exchange knowledge, explore innovation and build the partnerships needed to navigate the Arctic's evolving landscape.

WHY ATTEND?

- Gain insights from senior Arctic experts and decision-makers
- Discover innovative solutions and emerging technologies
- Expand your network with industry peers and stakeholders
- Stay ahead of regulatory and policy developments
- Contribute to a safer, more sustainable Arctic shipping future

KEY TOPICS INCLUDE:

- Arctic Shipping Operations & Route Development
- Ice-Class Vessels & Winterisation Technologies
- Regulatory Frameworks, Policy & Indigenous Engagement
- Infrastructure, Port Development & Supply Chain Logistics
- Sustainability, Decarbonisation & Environmental Protection

GLOBAL PERSPECTIVES
Learn from Arctic operators and experts from around the world

HIGH-LEVEL NETWORKING
Connect with key decision-makers across the industry

EXPERT-LED DISCUSSIONS
Engaging panels, case studies and interactive sessions

SHAPING THE ARCTIC FUTURE
Collaborate on solutions for a resilient and sustainable Arctic

EXCLUSIVE DISCOUNT

Use code **MASnMPMKT** to receive an exclusive discount on your delegate pass.

*Discount codes cannot be used in conjunction with any other offer.

REGISTER TODAY!

Secure your place at the 13th Arctic Shipping Summit.

https://www.wplgroup.com/aci/event/arctic-shipping-summit/

ACI
Active Communications International
www.acieu.net

FOR MORE INFORMATION CONTACT

Hayden De Menezes – Marketing & Delegate Sales

Phone: +44 (0)203 141 0607

Email: h.demenezes@acieu.net

Mark O'Donohue

President, of the Western Canada Marine Response Corporation (WCMRC).

"The Trans Mountain pipeline has spurred a big expansion of the WCMRC in eight years."

Président de la Western Canada Marine Response Corporation (WCMRC)

« Le pipeline Trans Mountain a suscité une importante expansion de la WCMRC depuis huit ans. »



©WCMRC

leur territoire. Cela ne fonctionnera pas si nous ne travaillons pas avec elles. »

M. O'Donohue explique la méthode de la WCMRC : « Nous avons un programme où nous nous rendons auprès de Nations individuelles et nous fournissons une formation sur l'intervention en cas de déversement et sur la gestion des urgences. Si un déversement survient, elles sont intégrées à une unité de commandement qui réunit tous les acteurs clés – la Garde côtière, le pollueur, l'ensemble des autorités fédérales, provinciales et municipales, les Premières Nations – pour se pencher sur la situation. »

Le tout s'inscrit dans le cadre des principes mondialement reconnus du Système de commandement en cas d'incident (SCI), dont la WCMRC a été un adopteur précoce et a de ce fait acquis une réputation internationale. La WCMRC n'a d'ailleurs pas seulement adopté le SCI, mais aussi rédigé un manuel de gestion des incidents en collaboration avec d'autres organismes d'intervention en milieu maritime, y compris la Garde côtière américaine et des pétrolières internationales. Des règles standardisées appliquent les principes du SCI à des situations complexes d'intervention maritime comme la gestion de flottes d'écumeurs, la réhabilitation faunique et le nettoyage de rivages. En 2010, du personnel de la WCMRC a été nommé à des postes de direction dans la gestion de l'incident Deepwater Horizon, quand une plateforme de forage de BP a explosé dans le golfe du Mexique. C'était la plus grande éruption incontrôlée de pétrole en mer de l'histoire.

En 50 ans, une petite organisation canadienne d'intervention en cas d'incident maritime est devenue une autorité internationale en matière de gestion d'urgences. Bon anniversaire à la Western Canada Marine Response Corporation !

System (ICS) in which WCRMC, as an early adopter, saw its reputation surge internationally. Not content with simply adopting the ICS, WCMRC has collaborated with other marine response agencies, including the U.S. Coast Guard and international oil companies, in writing the *Incident Management Handbook*. The standardised rules map the ICS principles to complex marine response situations such as managing skimming fleets, wildlife rehabilitation, and shoreline cleanup. In 2010, WCMRC personnel were appointed to leadership positions in managing the Deepwater Horizon incident when a BP Oil rig exploded in the Gulf of Mexico, the largest marine oil blowout in history.

50 years after a small regional Canadian marine incident responder was born, it has grown into an international authority on emergency governance. Happy anniversary Western Canada Marine Response Corporation!

PEOPLE
COMMUNITY
SERVICE

LES GENS
COMMUNAUTÉ
SERVICE



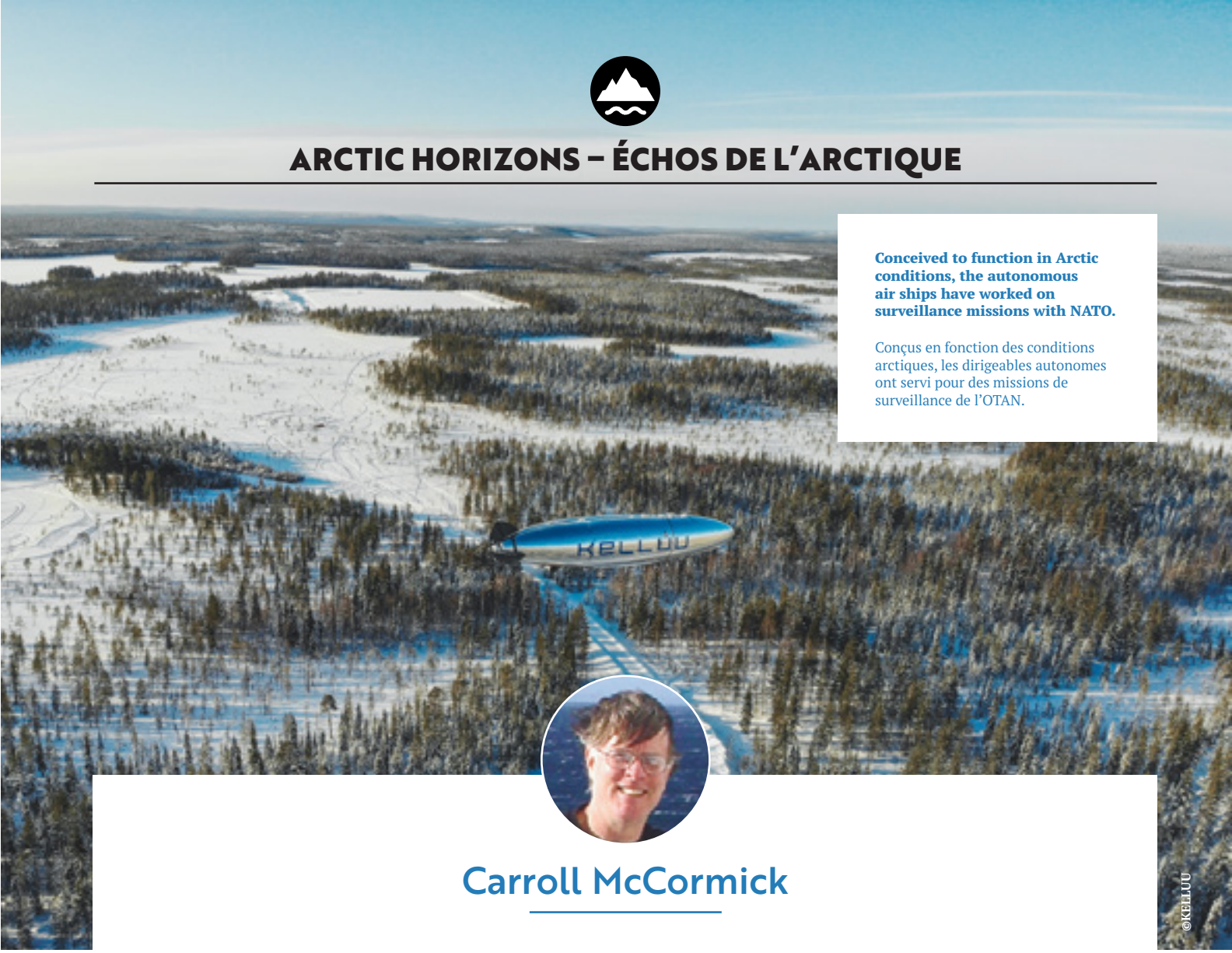
© Francis Vanasse

Arctic Sealift
you can depend on

Transporteur
maritime fiable
desservant l'Arctique

neas.ca

Inuit ownership & employment
Propriétaire et employeur **Inuit**



Conceived to function in Arctic conditions, the autonomous air ships have worked on surveillance missions with NATO.

Conçus en fonction des conditions arctiques, les dirigeables autonomes ont servi pour des missions de surveillance de l'OTAN.

©KELLUU

Carroll McCormick

Silver guardians in the sky...

Purpose-built Finnish airships target surveillance in Canadian Arctic

Des gardiens argentés dans le ciel...

Des dirigeables finlandais visent un rôle de surveillance dans l'Arctique canadien

En mai dernier au CANSEC, le plus grand salon professionnel du secteur de la défense et de la sécurité au Canada, un dirigeable de 12 mètres de long s'est élevé presque en ligne droite avant de se stabiliser au-dessus d'Ottawa. La démonstration était insolite, mais le dirigeable avait déjà fait ses preuves. Ce véhicule plus léger que l'air fabriqué par la société finlandaise Kelluu a servi pour des missions de surveillance de l'OTAN, et Kelluu est un fournisseur qualifié dans le cadre de l'Initiative des drones de défense.

Climbing almost straight up before leveling out over Ottawa, this past May a 12-metre-long airship put on a demonstration for attendees at CANSEC, billed as Canada's largest defense and security trade show. While a novel sight, this was no novelty act: copies of this lighter-than-air vessel, manufactured by the Finnish company Kelluu, have worked surveillance missions with NATO and Kelluu is a qualified supplier under Canada's Defence Drone Initiative.



Kelluu airships entered service in 2022 and conduct commercial aerial monitoring with centimetre-level accuracy in Finland and Sweden.

Les dirigeables Kelluu ont été mis en service en 2022. Ils effectuent de la surveillance aérienne commerciale avec une précision centimétrique en Finlande et en Suède.

©KELLUU

Kelluu Canada Ltd. has opened an office in Area X.O, the Ottawa-based national hub for defense innovation and has its sights set on providing aerial surveillance in the Canadian Arctic.

Founder and CEO Janne Hietala sees these airships as playing a role between remotely piloted drones, high-altitude aircraft, ships, and helicopters. "There is quite a history of using airships in Arctic exploration. We can provide cost-effective security. It is a quite unique resurrection of an old technology."

Kelluu was founded in 2018 in the small city of Joensuu, just 60 kilometres from the Russian border in eastern Finland. With a sub-Arctic climate and temperatures dipping as low as -40 Centigrade, Joensuu was a good place to develop an airship meant to operate in Arctic conditions.

"Airships can withstand Arctic conditions much better than drones. Our hydrogen cells work well down to -30 C. They withstand icing conditions very well, and they are quiet," Mr. Hietala says.

These airships, just 12 metres long and 2.5 metres in diameter, are autonomous, requiring no operator to fly them; rather, they fly pre-programmed flights without the need for human intervention. Tasks they perform include conducting surveillance and, when so equipped, serving as 5G (think high-quality cellular service) base stations, connecting to land- or satellite-based cellular services. "We can create a mesh network using something like Starlink to provide the connectivity. Having Arctic-capable autonomous systems is what is missing right now," Mr. Hietala says.

Kelluu Canada Ltd. a ouvert un bureau à Ottawa dans la Zone X.O, le centre national de recherche-développement en défense. L'entreprise vise à fournir de la surveillance aérienne dans l'Arctique canadien.

Son fondateur et PDG Janne Hietala voit un rôle pour ces dirigeables aux côtés des drones pilotés à distance, des avions en haute altitude, des navires et des hélicoptères. « Il y a des antécédents d'utilisation de dirigeables dans l'exploration en Arctique. Nous pouvons fournir des services de sécurité économiques. Il s'agit de la résurrection d'une technologie ancienne. »

Kelluu a été fondée en 2018 à Joensuu, petite ville dans l'est de la Finlande à 60 km de la frontière russe. Avec son climat subarctique et des températures pouvant descendre à -40 °C, Joensuu était un lieu tout indiqué pour mettre au point un dirigeable devant affronter des conditions arctiques.

« Les dirigeables peuvent supporter les conditions arctiques bien mieux que des drones. Nos cellules d'hydrogène fonctionnent bien jusqu'à -30 °C. Elles résistent très bien au givrage, et elles sont silencieuses », dit M. Hietala.

Les dirigeables de Kelluu, 12 m de longueur et 2,5 m de diamètre, sont autonomes. Ils volent sans pilote, sans intervention humaine, selon des trajets programmés. Ils effectuent des tâches variées, comme de la surveillance et, dotés de l'équi-



Janne Hietala

The air ships can withstand Arctic conditions much better than drones, says Janne Hietala, Founder/CEO of Kelluu.

Les dirigeables peuvent supporter les conditions arctiques bien mieux que des drones, dit Janne Hietala, fondateur et PDG de Kelluu.

pement voulu, de stations de base 5G (fournissant un service cellulaire de haute qualité) reliées à des services terrestres ou satellitaires. « Nous pouvons créer un réseau maillé utilisant quelque chose comme Starlink pour fournir la connectivité, dit M. Hietala. Actuellement il manque de systèmes autonomes adaptés à l'Arctique. »

Un outil militaire pour des missions de l'OTAN

Les dirigeables Kelluu ont été mis en service en 2022. Ils effectuent de la surveillance aérienne commerciale avec une précision centimétrique en Finlande et en Suède. La jeune entreprise a aussi gagné le respect comme outil militaire à double usage dans des missions de l'OTAN. L'OTAN a retenu Kelluu pour son Accélérateur d'innovation de défense pour l'Atlantique Nord (DIANA), un organisme OTAN qui certifie des technologies de défense pour ses pays membres.

« Nous participons maintenant à divers projets de l'OTAN, note M. Hietala. Nous avons ainsi été déployés dans quelque 14 exercices de l'OTAN dans les 12 derniers mois. » Parmi ces missions figure X-Baltique, en juin 2025, quand selon l'OTAN plus de 70 systèmes sous-marins, terrestres et aériens ont effectué des missions de surveillance, de reconnaissance et autres afin de tester des dispositifs sans équipage.

Les dirigeables de Kelluu sont conçus expressément pour la surveillance en Arctique, et ils sont expédiés dans des conteneurs standards de 40 pieds familiers pour toute compagnie de transport desservant notre Arctique. Leurs besoins en infrastructure sont modestes. Les conteneurs d'expédition servent de base terrestre, et comme les dirigeables s'élèvent presque verticalement, ils n'ont pas besoin d'une piste.

La version actuelle de ces dirigeables peut voler environ 12 heures, mais Kelluu prépare une deuxième génération qui pourra rester en vol des jours à la fois, selon M. Hietala.

Il est facile d'imaginer qu'une flotte de dirigeables reliés par 5G pourrait récolter et transmettre des données de surveillance au-dessus de l'Arctique, et suivre un navire ou un convoi. Il est fascinant de prévoir les applications militaires, mais entre-temps, la valeur des utilisations commerciales est déjà bien établie en Europe. « Il y a des applications pratiques pour les flottes et en matière d'infrastructure, insiste M. Hietala. Ce qu'on voit partout est qu'il y aura beaucoup de possibilités de double usage. »

A military tool in NATO missions

Kelluu airships entered service in 2022 and conduct commercial aerial monitoring with centimetre-level accuracy in Finland and Sweden. Too, this young company has already earned respect as a dual-use military tool in NATO missions. NATO selected Kelluu for its Defence Innovation Accelerator for the North Atlantic (DIANA) an organisation NATO established to certify defense technology for adoption by its member countries.

"We are now involved in several NATO projects. In practice this means deployment with about 14 NATO exercises in the past 12 months," Mr. Hietala says. Their missions include NATO's Task Force X-Baltic in June 2025, in which, according to NATO, more than 70 subsea, surface and air systems conducted surveillance, reconnaissance and other missions to test the value of uncrewed systems.

Not only are Kelluu's airships purpose-built for arctic surveillance, they are shipped in standard 40-foot containers – nothing unusual there for any shipping company serving our Arctic. Their infrastructure requirements are modest: their shipping containers serve as their home bases, and since the airships launch almost vertically, they do not require an airstrip or runway.

While the current version of these silver ships has an approximately 12-hour flight time, Kelluu is designing a second generation that will be able to fly for multiple days, according to Mr. Hietala.

It is easy to imagine a fleet of them, connected by 5G, collecting and transmitting surveillance data over the Arctic, or moving with a convoy or single ship. While it is tempting to focus on military applications, their commercial value has already been established in Europe. "You are talking about practical fleets and infrastructure," Mr. Hietala stresses. "What we see everywhere is that there will be a lot of dual-use capabilities."

Geopolitical volatility spurring robust increase in Canada-Europe trade relations

La volatilité géopolitique suscite un essor du commerce Canada-Europe

Brent Frederick



A striking view of London, historically Europe's premier financial centre. Last year marked a big surge in Canada-UK trade relations thanks notably to a sharp increase in gold exports.

Panorama saisissant de Londres, historiquement le principal centre financier d'Europe. L'année passée, les relations commerciales Canada–Royaume-Uni ont connu un grand essor grâce notamment à une forte augmentation des exportations d'or.

Les pressions engendrées par la politique commerciale des États-Unis ont amené le Canada à prioriser la diversification de ses marchés et à renforcer ses relations commerciales avec des partenaires internationaux. Il en découle des possibilités de flux de marchandises supplémentaires sur l'Atlantique Nord et via les ports de la côte Est du Canada.

Les premiers effets de la volonté de diversification du gouvernement fédéral étaient visibles dans le commerce de marchandises en 2025. Le rapport annuel Transports au Canada de 2025 indique que les exportations aux États-Unis ont baissé de quelque 30 milliards de dollars ou 5 % d'une année à l'autre, à 566 milliards de dollars en 2025. Les plus fortes diminutions ont touché les biens visés par des tarifs douaniers, dont le fer, l'acier, l'aluminium, les véhicules à moteur et les pièces de véhicules automobiles.

La croissance dans d'autres marchés a aidé à contrebalancer ces diminutions. Les exportations canadiennes dans le reste du monde ont grimpé à 214 milliards de dollars en 2025, soit 16 % de plus que les 185 milliards de 2024. Sur l'Atlantique Nord, les exportations au Royaume-Uni ont bondi de 62 %, à 47 milliards de dollars, grâce à la hausse du prix mondial de l'or. Les exportations ont progressé d'environ 34 % en Allemagne et aux Pays-Bas à la faveur d'une augmentation des expéditions de pétrole brut, de métaux, de machines et de soja sur les routes maritimes de l'Atlantique.

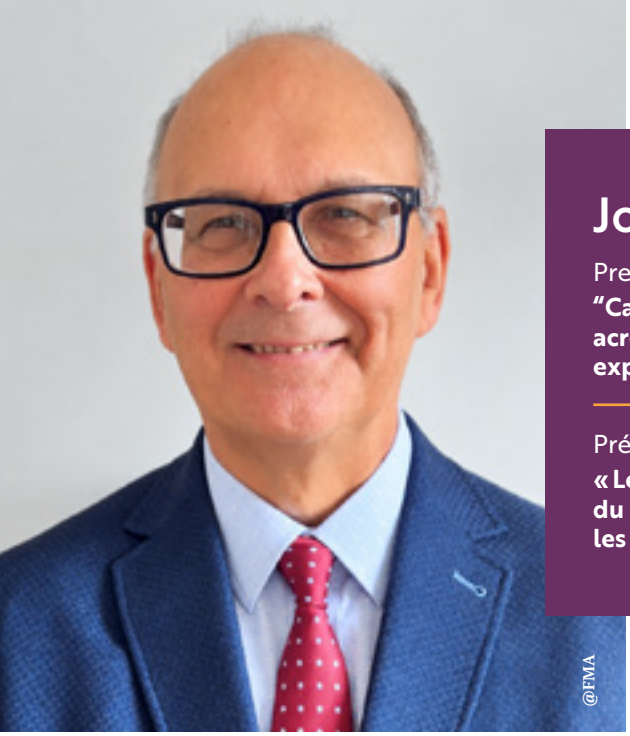
The pressures of U.S. trade policy have led Canada to prioritize trade diversification and strengthen its trade relationships with international partners. These efforts are creating potential opportunities for additional cargo flows across the North Atlantic and through Canada's East Coast ports.

The early effects of the federal government's diversification efforts were apparent in Canada's merchandise trade in 2025. The Transportation in Canada Annual Report 2025 indicates that exports to the U.S. decreased by about $30 billion or 5% year-over-year to $566 billion in 2025. The largest drops were in goods affected by tariffs, including iron and steel, aluminum, and motor vehicles and parts.

Growth in non-U.S. markets helped offset these decreases, however. Canadian exports to the rest of the world increased to $214 billion in 2025 from $185 billion the previous year, up 16%. Across the North Atlantic, exports to the United Kingdom jumped by 62% to $47 billion thanks to higher global gold prices. Exports to Germany and the Netherlands increased by about 34% each as more crude oil, metals, machinery and soybeans moved across Atlantic shipping routes.



©DREAMSTIME



John Corey

President of the Freight Management Association of Canada (FMA).

"Canadian east coast ports are ready for more shipping traffic across the Atlantic in response to the Carney plan to double non-U.S. exports in a decade."

Président de l'Association canadienne de gestion du fret (AGF).

« Les ports de la côte Est canadienne sont prêts à une hausse du trafic transatlantique en réponse au plan Carney de doubler les exportations hors États-Unis dans la prochaine décennie. »

Commitments to build North Atlantic trade

The Freight Management Association of Canada (FMA), which advocates on behalf of the buyers of freight transportation with governments, carrier groups and international agencies, said it is optimistic about the future of trade on the North Atlantic.

"Despite talk of expanding markets and 'elbows up,' the Canadian economy was flat in the third and fourth quarters of 2025," said FMA President John Corey. "However, things started to roll in 2026 as the economy found its footing with second-quarter GDP growth of 3.3%.

"Much of this improvement is due to the shift to more east-west trade and a 'Buy Canadian' attitude of Canadian consumers, which has been assisted by the reduction of provincial trade barriers."

Going forward, Mr. Corey said that Atlantic trade routes will play an increasing role in fulfilling Prime Minister Mark Carney's plan to double non-U.S. trade over the next decade.

"What is the likelihood that this grand scheme will come to fruition?" he remarked. "Well, let's look at what has happened in the past year. All East Coast ports have made or are making improvements to port infrastructure and digital systems."

Mr. Corey pointed to the Port of Montreal and its 2% increase in total tonnage in the first half of this year compared with the first six months of 2025, while referring specifically to the securing of financing for and start of construction on the Contrecoeur expansion project, and the port's appointment of a senior advisor to grow trade with India.

He also highlighted the Port of Halifax and the continued upgrading of its port infrastructure and systems, the Port of Quebec and its port infrastructure revitalization over the next 10 years, and the port expansion completion and record 2025 results at Port Saint John.

"The ports are ready for more trade, which will increase due to the Carney government's recent initiatives," Mr. Corey said. "Closer ties with the European Union, as an 'associate member of' just as an alternative to the U.S., will result in more trade across the Atlantic.

Volonté d'augmenter le commerce sur l'Atlantique Nord

L'Association canadienne de gestion du fret (AGF), qui représente les acheteurs de services de transport de fret auprès des gouvernements, des groupes de transporteurs et des organismes internationaux, s'est dite optimiste pour l'avenir du commerce sur l'Atlantique Nord.

« Même si on parlait d'élargir les marchés et de se défendre vigoureusement, l'économie canadienne était stagnante aux troisième et quatrième trimestres de 2025, constate le président de l'AGF, John Corey. Cependant, les choses ont commencé à bouger en 2026, l'économie trouvant ses marques avec une croissance du PIB de 3,3 % au deuxième trimestre.

« Une bonne part de l'amélioration tient à la transition vers un commerce davantage est-ouest et à une attitude des consommateurs canadiens privilégiant l'achat canadien. Elle a été facilitée par la réduction des obstacles au commerce interprovincial. »

M. Corey affirme que les routes commerciales de l'Atlantique joueront un rôle croissant dans la réalisation du plan du premier ministre Mark Carney visant à doubler le commerce hors États-Unis dans la prochaine décennie.

« Quelle est la probabilité que ce plan ambitieux s'accomplira ?, demande-t-il. Eh bien, considérons ce qui est arrivé dans la dernière année. Tous les ports de la côte Est ont fait ou font des améliorations à leur infrastructure et à leurs systèmes informatiques. »

M. Corey évoque le cas du Port de Montréal. Il augmenté son tonnage total de 2 % au premier semestre de 2026 par rapport à 2025. Il a bouclé le financement de son projet d'expansion à Contrecœur et en a entamé la construction. Et il a nommé un conseiller spécial pour l'augmentation du commerce avec l'Inde.

Le Port d'Halifax mérite aussi une mention. Il continue de bonifier son infrastructure et ses systèmes. Le Port de Québec a lancé un projet de 10 ans de revitalisation de son infrastructure. Port Saint John a achevé son projet d'expansion, et il a obtenu des résultats records en 2025.

« Les ports sont prêts à accommoder davantage de commerce, qui augmentera par suite des initiatives récentes du gouvernement Carney, dit M. Corey. Des liens plus étroits avec l'Union européenne, en tant que membre associé, plutôt qu'avec les États-Unis, fera augmenter le commerce sur l'Atlantique.

Julia E. Kuzeljevich

Director, Policy and Regulatory Affairs of CIFFA.

Various recent agreements on shared goals are promising catalysts for building increased North Atlantic trade, says Julia Kuzeljevich, Director of Policy and Regulatory Affairs of the Canadian International Freight Forwarders Association.

Directrice, Politique et Affaires Réglementaires chez CIFFA.

Divers accords récents autour de buts communs sont des catalyseurs prometteurs d'un accroissement du trafic sur l'Atlantique Nord, mentionne Julia Kuzeljevich, directrice, Politique et Affaires Réglementaires chez CIFFA.


©CIFFA

« Des investissements potentiels de 1000 milliards de dollars au Canada de la part d'investisseurs étrangers entraîneront davantage de commerce, tant importations qu'exportations. La "superdéduction" proposée de 100 % pour les investissements commerciaux stimulera la croissance économique partout au pays, ce qui fera augmenter les importations et les exportations avec l'UE via les ports de la côte Est. »

M. Corey dit que le monde est actuellement en situation d'urgence énergétique en raison de la guerre et de politiques américaines contre-productives. « Partout au monde, des pays cherchent la stabilité pour l'énergie, et le Canada pourrait la fournir, affirme-t-il. Une augmentation de la production extracôtière à Terre-Neuve-et-Labrador et le rêve d'un terminal de GNL sur la côte Est pourraient propulser l'expansion du commerce sur l'Atlantique.

« Le Canada pense à l'avenir, et il est prometteur. Maintenons le cap. »

L'Association des transitaires internationaux canadiens (ATIC) constate que le contexte du commerce sur l'Atlantique Nord devient plus complexe, avec les tentatives du gouvernement fédéral de diversifier les marchés et de développer les liens avec l'Europe.

Julia Kuzeljevich, directrice, Politiques et Affaires réglementaires de l'ATIC, dit que des annonces comme la déclaration du 22 septembre d'Affaires mondiales Canada sur la réunion ministérielle Canada-groupe des huit pays nordiques et baltes réaffirment l'engagement à accroître le commerce dans l'Atlantique Nord. Les pays participants y ont réitéré le fait que les relations UE-Canada appuient des buts communs concernant la diversification du commerce, les chaînes d'approvisionnement et les partenariats stratégiques. Il a aussi été question de la possibilité que le Canada devienne membre associé de l'UE. Elle ajoute que d'autres engagements indiquent aussi la volonté de resserrer les liens, par exemple le développement de routes commerciales et de ports intérieurs qui pourraient alimenter le commerce sur l'Atlantique Nord.

Abordant les défis à relever, M^me^ Kuzeljevich affirme que les tarifs douaniers ont pour conséquence « un ensemble mouvant d'accords ou de tentatives de créer des alliances et des ententes sur de nouvelles routes commerciales avec de nouveaux participants ou à partir de relations sous-développées ».

Cela étant, elle pose une question : « Est-ce qu'il y aura des volumes suffisants, selon le produit ou le service, pour compenser les précédents volumes nord-sud ?

« Il y a d'autres facteurs : les décisions de transporteurs océaniques d'éliminer ou éviter des routes où les volumes ne

"Potential $1-trillion investments in Canada from foreign investors will create more trade, both imports and exports. The proposed Super-Deduction of 100% on business investment will spur economic growth nationwide, which will increase imports and exports with the EU through East Coast ports."

Mr. Corey said the world is currently in an energy emergency caused by war and counterproductive U.S. policies. "Countries around the world are looking for energy stability, and Canada has the potential to provide it," he said. "Increased offshore production in Newfoundland and Labrador and the dream of an LNG terminal on the East Coast could further drive the expansion of trade across the Atlantic.

"Canada is looking forward and the future is bright. Stay the course."

The Canadian International Freight Forwarders Association (CIFFA) said that the North Atlantic trade environment is taking on increased complexity with the federal government's attempts to diversify trade and develop ties with Europe.

Julia Kuzeljevich, CIFFA's Director of Policy and Regulatory Affairs, said announcements such as the September 22 statement from Global Affairs on the Canada-Nordic-Baltic Eight ministerial meeting, where Nordic-Baltic countries and Canada reiterated that EU-Canada relations support shared goals on trade diversification, supply chains and strategic partnerships, as well as discussions of Canada becoming an associate member of the EU, reaffirm commitment to building North Atlantic trade. Other commitments such as the development of inland ports and trade routes that could feed into North Atlantic trade also show attempts to develop ties, she said.

Discussing challenges, Ms. Kuzeljevich said the impact of tariffs means "a constantly shifting set of agreements, or attempts to form alliances and agreements on new lanes with new participants or underdeveloped relationships."

"Also, will there be volumes that will suffice, depending on the product or service, that can make up for previous volumes traded north-south?" she said.

"Other considerations are decisions by ocean carriers to eliminate or bypass routes where there are not sufficient volumes or where there are regulatory issues imposed by

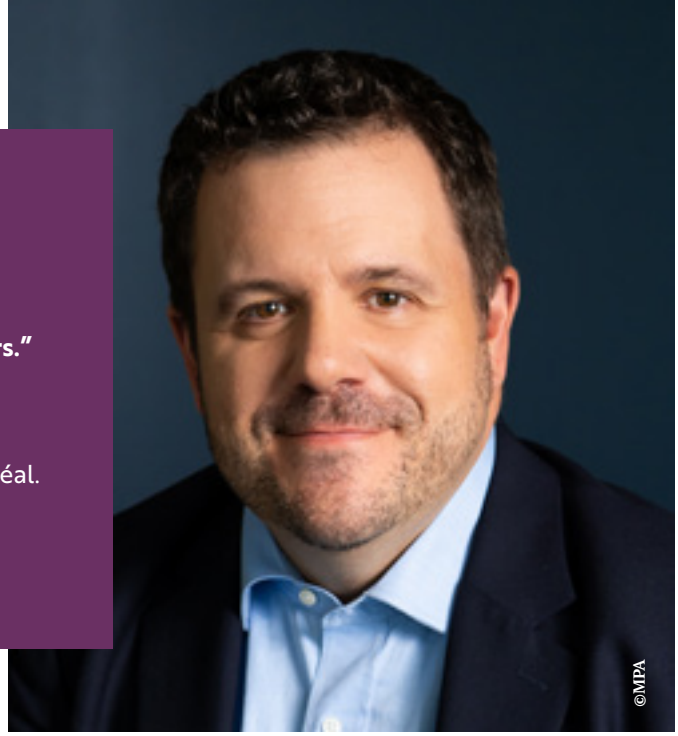
Julien Baudry

Vice-President, Strategic Affairs and Communications, Montreal Port Authority.

"The European and Mediterranean markets represent significant growth opportunities for Canadian exporters."

Vice-président aux affaires stratégiques et aux communications de l'Administration portuaire de Montréal.

« Les marchés européen et méditerranéen présentent d'importantes perspectives de croissance pour les exportateurs canadiens. »



countries such as the U.S. Canada is a smaller market and is often tied to the larger U.S. market. Carriers may not decide to service a smaller market in and of its own."

Ports provide connections to international markets

The Port of Montreal has long been a leader on the North Atlantic. "Trade on the North Atlantic has remained resilient in 2026 and North Europe continues to be the Port of Montreal's main market," said Julien Baudry, Vice-President, Strategic Affairs and Communications for the Montreal Port Authority »

On the whole, the port handled 17.7 million tonnes of cargo during the first half of 2026, up 2% over the same period last year. Trade with Europe represented more than one-third of that amount. Trade with North Atlantic countries alone totalled 3.5 million tonnes in 2025, representing about 30% of the port's trade. The main imports were beer, machinery, chocolate and flavoured water. The leading exports were containerized grain (soya and flax), vegetables and root vegetables, and finished and semi-finished plastic products.

"Canada, like Europe, is looking to diversify its trade in a context of economic and geopolitical uncertainty," Mr. Baudry said. "For many Canadian companies, diversification is not only a business objective but a driver for resilience and competitiveness. The European and Mediterranean markets represent significant growth opportunities for Canadian exporters. We see opportunities for food product and forest product companies.

"In a constantly evolving geopolitical context, Canadian companies are placing increasing importance on diversifying their markets and trade routes. This diversification will help strengthen their resilience when disruptions affect global supply chains."

Mr. Baudry said the Port of Montreal is distinct in that it offers direct, regular services to Northern Europe, an integrated intermodal chain, and efficient access to major industrial and consumer markets in Quebec, Ontario and the Midwest.

The port is continuing its investments to increase capacity and strengthen supply chain resilience. Construction on the Contrecoeur expansion project has officially begun, with in-water work starting in August. This new phase marks a decisive milestone in the development of the future container terminal. It includes the construction of a working jetty as well as the terminal wharf and its marine infrastructure. Dredging activities are scheduled to begin in 2027.

sont pas suffisants, ou bien où il y a des difficultés réglementaires imposées par des pays comme les États-Unis. Le Canada est un plus petit marché, et est souvent rattaché au marché américain. Des transporteurs pourraient décider de ne pas desservir un plus petit marché en soi. »

Les ports donnent accès à des marchés internationaux

Le Port de Montréal est de longue date un acteur de premier plan sur l'Atlantique Nord. « Le commerce sur l'Atlantique Nord est resté résilient en 2026, et l'Europe du Nord est encore le principal marché du port de Montréal », dit Julien Baudry, vice-président aux affaires stratégiques et aux communications à l'Administration portuaire de Montréal.

Dans l'ensemble, le port a manutentionné 17,7 millions de tonnes de fret au premier semestre de 2026, 2 % de plus qu'en 2025. Le commerce avec l'Europe en représentait plus du tiers. Uniquement avec les pays de l'Atlantique Nord, il y avait 3,5 millions de tonnes en 2025, environ 30 % du volume du port. Les principales importations étaient la bière, la machinerie, le chocolat et l'eau aromatisée. Les principales exportations étaient le grain conteneurisé (soja et lin), les légumes et légumes-racines, et les produits de plastique finis et semi-finis.

« Le Canada, comme l'Europe, cherche à diversifier son commerce dans un contexte d'incertitude économique et géopolitique, dit M. Baudry. Pour de nombreuses entreprises canadiennes, la diversification n'est pas seulement un objectif commercial, mais un facteur de résilience et de compétitivité. Les marchés européen et méditerranéen présentent d'importantes perspectives de croissance pour les exportateurs canadiens. Nous voyons des possibilités pour les produits alimentaires et les produits forestiers.

« Dans un contexte géopolitique changeant sans cesse, les entreprises canadiennes accordent une importance croissante à la diversification de leurs marchés et de leurs routes commerciales. Cette diversification aidera à renforcer leur résilience quand des perturbations toucheront les chaînes d'approvisionnement mondiales. »

M. Baudry dit que le port de Montréal se distingue du fait qu'il offre des services réguliers directs vers l'Europe du

We Enable Canada's Future Trade



Where ships meet shore, Canada's private sector maritime employers play a crucial role in Canada's national supply chain, driving Canada's overall economic and social prosperity.

The National Maritime Group represents nearly 100 private sector maritime employers and operators from coast to coast and through the St. Lawrence, moving essential goods and providing well-paying family-supporting jobs.

National Maritime Group · Coalition maritime canadienne

The next stages of the project will include finalizing the terminal design and the construction and operating agreement with DP World Canada. Once completed, the new terminal will add a capacity of 1.15 million TEUs, featuring two berths, an intermodal rail yard, and dedicated road access.

"This new capacity will enable Canadian importers and exporters to access more international markets while enhancing the fluidity and resilience of the supply chain," Mr. Baudry said. "The project will also strengthen the Port of Montreal's role as a strategic gateway connecting Eastern Canada to global markets."

For its part, the Port of Halifax is the only port in Eastern Canada capable of accommodating vessels ranging from 12,000 TEUs to more than 18,000 TEUs – vessels that are increasingly being deployed on trade routes serving the North Atlantic.

"As an efficient international gateway, we have a strategic location on North Atlantic shipping routes, strong rail connections into Central Canada and the U.S. Midwest, and are supported by world-class supply chain partners," said Paul MacIsaac, Senior Vice-President at the Halifax Port Authority. "As trade patterns continue to evolve, Halifax can play an increasingly important role in helping Canadian businesses connect with international markets efficiently and reliably."

Mr. MacIsaac said Halifax is uniquely positioned as one of the country's most direct and efficient gateways to Europe, the Indian Subcontinent and other international markets. "Our location on North Atlantic shipping routes, combined with deep-water infrastructure and strong inland connections, allows Canadian exporters and importers to access global markets directly in support of broader national trade objectives," he said.

Mr. MacIsaac noted that customers today are increasingly focused on reliability, schedule integrity, available capacity and strong inland connectivity. "In a global environment where uncertainty remains elevated, those characteristics have become critical factors in supply chain decision-making," he said. "Halifax continues to offer customers a dependable gateway supported by experienced terminal, rail and logistics partners working together to keep cargo moving efficiently. That means maintaining a continued focus on operational excellence, fluidity and reliability."

The port recently appointed its first Director of Intermodal Optimization, with a mandate to work collaboratively with partners to further strengthen fluidity and reliability across the gateway.

In 2027, the port will complete the Inter-Terminal Rail Solution Project. It includes terminal redesign, a new truck marshalling yard and the installation of 14,000 feet of on-dock rail.

Like ports around the world, Halifax has been affected by changing trade patterns, tariffs, geopolitical uncertainty and shifting trade routes. "In Canada, these changes are unfolding in real time," Mr. MacIsaac said. "Governments and businesses are working together to diversify trade, attract new customers, strengthen supply chains and build the infrastructure Canada will need to compete in the future – with the view to support the federal government's interest to double non-U.S. exports over the next decade.

"Tariffs and ongoing trade uncertainty continue to affect business decisions, trade and cargo flows. When customers face

Nord, une chaîne intermodale intégrée et un accès efficace aux grands marchés industriels et de consommation du Québec, de l'Ontario et du Midwest américain.

Le Port continue ses investissements pour augmenter sa capacité et la résilience de la chaîne d'approvisionnement. La construction a officiellement commencé pour le projet d'expansion à Contrecœur, avec les travaux en eau entamés en août. Voilà donc une phase décisive lancée pour le nouveau terminal à conteneurs. Elle comprend l'aménagement d'une jetée de travail et la construction du quai du terminal et de ses infrastructures maritimes. Des travaux de dragage débuteront en 2027.

Les prochaines étapes comprendront la finalisation de la conception du terminal et de l'entente de construction et d'exploitation avec DP World Canada. Le nouveau terminal ajoutera 1,15 million d'EVP de capacité, avec deux postes à quai, une cour ferroviaire intermodale et son propre accès au réseau routier.

« Cette nouvelle capacité permettra aux importateurs et exportateurs canadiens d'accéder à davantage de marchés internationaux tout en augmentant la fluidité et la résilience de la chaîne d'approvisionnement, dit M. Baudry. Le projet renforcera aussi le rôle du port de Montréal comme passage stratégique entre l'Est canadien et les marchés mondiaux. »

Quant au port d'Halifax, il est le seul dans l'Est du Canada pouvant accueillir des navires de 12 000 à plus de 18 000 EVP – qui sont de plus en plus déployés sur les routes commerciales de l'Atlantique Nord.

« En tant que portail international efficace, nous avons une situation stratégique sur les routes commerciales de de l'Atlantique Nord, de bonnes liaisons ferroviaires vers le Centre du Canada et le Midwest américain, et le soutien de partenaires de la chaîne d'approvisionnement qui sont de calibre mondial, dit Paul MacIsaac, vice-président principal de l'Administration portuaire d'Halifax. Avec l'évolution en cours des tendances du commerce, Halifax peut jouer un rôle de plus en plus important pour aider les entreprises canadiennes à atteindre les marchés internationaux de façon efficace et fiable. »

M. MacIsaac note qu'Halifax occupe une position unique, étant un des points de passage les plus directs et efficaces vers l'Europe, le sous-continent indien et d'autres marchés internationaux. « Notre situation sur les routes commerciales de l'Atlantique Nord, combinée à notre infrastructure en eau profonde et nos solides liaisons intérieures, offre aux exportateurs et importateurs canadiens un accès direct aux marchés mondiaux à l'appui d'objectifs nationaux plus vastes en matière de commerce », dit-il.

Il fait remarquer qu'aujourd'hui, les clients tiennent de plus en plus à la fiabilité, à l'intégrité des horaires, à la capacité disponible et à une forte connectivité intérieure. « Dans un environnement mondial où l'incertitude reste élevée, ces caractéristiques sont devenues des facteurs critiques dans la prise de décisions sur la chaîne d'approvisionnement, dit-il. Halifax continue d'offrir aux clients un portail fiable soutenu par des partenaires rodés pour les terminaux, les chemins de fer et la logistique, tous travaillant de concert pour assurer la circulation efficace des cargaisons. Nous continuons de concentrer nos efforts sur l'excellence opérationnelle, la fluidité et la fiabilité. »

Le Port a récemment nommé son premier directeur de l'optimisation intermodale, chargé de collaborer avec des par-


At the Heart of
North Atlantic Trade
Au cœur des
échanges de l'Atlantique Nord
Discover our global reach
Through direct maritime links and intermodal connectivity, Montreal connects European markets efficiently to major North American economic hubs, while paving the way for new opportunities for growth and diversification.
Grâce à ses liaisons maritimes directes et à sa connectivité intermodale, Montréal relie efficacement les marchés européens aux grands centres économiques nord-américains, tout en ouvrant la voie à de nouvelles possibilités de croissance et de diversification.
PORT MONTRÉAL
Canada

uncertainty, it can influence where goods move, how quickly investment decisions are made, and which markets businesses choose to serve.

"The industry is also navigating higher operating costs, particularly fuel prices and disruptions affecting international shipping networks," Mr. MacIsaac continued. "Those factors create challenges for shippers and supply chain providers.

"The Port of Halifax remains focused on what we can control: providing a reliable, efficient and fluid gateway, working closely with our customers and partners to keep goods moving in support of Canadian trade, and exploring new opportunities for trade diversification through the port."

North Atlantic trade lanes continue to represent about half of Port Saint John's containerized cargo throughput, supported by the port's newly modernized infrastructure and its expanding connections through the Gemini Cooperation network operated by Hapag-Lloyd and Maersk. The port handled 239,364 TEUs in 2025, up 29.4% over the previous year.

"Our growing role within the Gemini network reflects the confidence global carriers continue to place in Saint John's reliability and connectivity to Europe," said Craig Bell Estabrooks, President and CEO of Port Saint John. "As the first North American stop on Gemini's AL3/TA2 service and the last on AL1/TA3, we serve as an important trade gateway between Europe and North America, and paired with our seamless rail access into major markets, we're

tenaires pour renforcer encore la fluidité et la fiabilité au port.

En 2027, le Port parachèvera son Projet ferroviaire inter-terminaux. En font partie un réaménagement de terminaux, une nouvelle gare de triage de camions et l'installation de 14 000 pieds de voie ferrée sur le quai.

Comme des ports du monde entier, Halifax a été touché par les changements dans les tendances du commerce et dans les routes maritimes, les tarifs douaniers et l'incertitude géopolitique. « Au Canada, ces changements se vivent en temps réel, dit M. MacIsaac. Les gouvernements et les entreprises travaillent ensemble pour diversifier le commerce, attirer de nouveaux clients, renforcer les chaînes d'approvisionnement et bâtir l'infrastructure dont le Canada aura besoin pour livrer concurrence à l'avenir – en vue de donner suite à la volonté du gouvernement fédéral de doubler les exportations hors États-Unis dans la prochaine décennie.

« Les tarifs douaniers et l'incertitude persistante dans le commerce continuent d'influer sur les décisions commerciales, le commerce et les flux de marchandises. Quand les clients sont dans l'incertitude, il peut y avoir des conséquences sur les destinations où ils envoient des biens, sur la rapidité de leurs décisions d'investissement et sur les marchés qu'ils choisissent de desservir.


©HPA-IAN SELIG

Paul MacIsaac

Senior Vice-President of the Halifax Port Authority.

Vice-président principal de l'Administration portuaire d'Halifax.

The deep-water Port of Halifax is well positioned as a gateway to Europe, the Indian Subcontinent and other international markets.

Le port en eau profonde d'Halifax est bien placé comme point de passage vers l'Europe, le sous-continent indien et d'autres marchés internationaux.


©HPA

« L'industrie compose aussi avec des frais d'exploitation majorés, en particulier les prix du carburant, et avec des perturbations dans les réseaux internationaux de transport maritime. Ces facteurs créent des défis pour les expéditeurs et pour les fournisseurs dans la chaîne d'approvisionnement.

« Le Port d'Halifax reste concentré sur ce qu'il peut contrôler : fournir un portail fiable, efficace et fluide, travailler étroitement avec les clients et les partenaires pour assurer le transport de biens à l'appui du commerce canadien, et explorer de nouvelles possibilités de diversification du commerce via le port. »

Les voies commerciales de l'Atlantique Nord représentent encore environ la moitié du volume de fret conteneurisé de Port Saint John. Le port bénéficie d'une infrastructure récemment modernisée et de nouvelles liaisons par le biais du réseau Gemini Cooperation exploité par Hapag-Lloyd et Maersk. Le port a manutentionné 239 364 EVP en 2025, 29,4 % de plus qu'en 2024.

« Notre rôle croissant au sein du réseau Gemini reflète la confiance que les transporteurs mondiaux continuent d'accorder à Saint John pour sa fiabilité et sa connectivité avec l'Europe, dit Craig Bell Estabrooks, PDG de Port Saint John. « Étant la première escale nord-américaine du service AL3/TA2 de Gemini et la dernière de AL1/TA3, nous jouons un rôle important dans le commerce entre l'Europe et l'Amérique du Nord. Cela étant, considérant aussi notre accès ferroviaire ideally positioned to keep supporting Canada's trade diversification efforts."

While the port's container throughput has softened somewhat in 2026 amid global uncertainty, its diversified cargo base continues to be a source of strength, with liquid bulk, dry bulk and breakbulk volumes all up year-over-year, "underscoring the resilience of Saint John's multi-sector gateway model," the port said.

This flexibility was further reinforced this year with the opening of Americold's new import-export hub at Port Saint John, which "reflects the port's ability to adapt and evolve to meet the changing needs of the Canadian and global trade marketplace," the port said.

Strategic market for shipping lines

North America is one of CMA CGM's most important markets and central to its long-term growth. Today, it transports more than 5 million TEUs to and from the region each year, operating 38 services across 25 ports of call in Canada and the U.S.

"The North Atlantic remains an important trade corridor for CMA CGM, connecting two of the world's largest and most integrated economic regions," Domenico Costantino, General Manager at CMA CGM Canada, told Maritime Magazine. "While the broader shipping environment in 2026 has been marked by uncertainties, our focus remains on providing excellent service and the flexibility to respond as customers' needs and trade patterns evolve. We are confident in the long-term im-



ECTOA

Founded in 1979, the Eastern Canadian Tug Owners' Association (ECTOA) represents the interests of harbour towing owners in Eastern Canada. Our members' tug fleet covers most ports on the St. Lawrence Seaway, the Great Lakes and the Canadian Atlantic coast. **The members own and operate over 85 tugs.**

Fondée en 1979, L'association des entrepreneurs en remorquage de l'Est du Canada (ECTOA) représente les intérêts des entrepreneurs en remorquage portuaire œuvrant dans l'Est du Canada. La flotte de remorqueurs de nos membres couvre la plupart des ports de la voie maritime du Saint-Laurent, des Grands Lacs et de la côte atlantique canadienne.
Les membres opèrent plus de 85 remorqueurs.

L'ASSOCIATION DES ENTREPRENEURS EN REMORQUAGE DE L'EST DU CANADA
EASTERN CANADIAN TUG OWNERS' ASSOCIATION

ECTOA.CA



Craig Bell Estabrooks

President and CEO of Port Saint John.

"Our growing role within the Gemini network reflects the confidence global carriers continue to place in Saint John's reliability and connectivity to Europe."

PDG de l'Administration portuaire Saint John.

« Notre rôle croissant au sein du réseau Gemini reflète la confiance que les transporteurs mondiaux continuent d'accorder à Saint John pour sa fiabilité et sa connectivité avec l'Europe. »

portance of trade connecting Europe, the Indian Subcontinent and North America."

Mr. Costantino said CMA CGM continues to adapt its network and services to changing trade flows, while its integrated shipping and logistics capabilities allow it to offer customers a broader range of end-to-end solutions. "On the North Atlantic specifically, we are continuing to strengthen connectivity and invest in resilient transportation options," he said. "This includes the enhancement of some of our transatlantic services this year."

North America is a strategic market and a key pillar of CMA CGM's long-term growth strategy. "We continue to invest in our shipping, port and logistics capabilities across the region, strengthening the network available to North Atlantic customers," Mr. Costantino said. "This includes investments in key gateways and terminals, alongside the continued development of our ocean network.

"More broadly, our acquisition of FedEx Supply Chain significantly expands CEVA Logistics' North American contract logistics footprint to more than 240 locations and approximately 20,000 employees. Together with our ocean network, this expanded footprint strengthens our ability to offer North Atlantic customers increasingly integrated solutions across ocean transportation, warehousing, inland transport and value-added logistics."

CMA CGM is investing in technologies and energy solutions that will shape the future of shipping and logistics.

"We see continued opportunity to develop lower-carbon transportation options," Mr. Costantino said. "A good example is the *Neoliner Origin*, a sail-equipped vessel serving a direct route between Northern Europe and Baltimore and Halifax, providing customers with an option designed to reduce ocean-crossing emissions by up to 90% compared with conventional vessels." As a major partner of NEOLINE, CMA CGM has supported the development of this pioneering wind-powered shipping solution.

At the same time, CMA CGM continues to invest significantly in lower-carbon vessels and fuels, including LNG dual-fuel vessels. "Together, these investments support our goal of providing customers across Canada with increasingly

aisé à des marchés majeurs, nous sommes idéalement placés pour continuer de soutenir les efforts de diversification du commerce du Canada. »

Le trafic de conteneurs du port a faibli quelque peu en 2026 dans l'incertitude mondiale, mais la diversification de sa base de marchandises reste une source de vigueur. Le vrac liquide, le vrac sec et les marchandises générales étaient tous en hausse d'une année à l'autre, « ce qui souligne la résilience du modèle multisectoriel de Saint John », dit le Port.

Sa polyvalence a encore été renforcée cette année, avec l'ouverture du centre d'import-export d'Americold à Port Saint John, qui « reflète la capacité du port de s'adapter et d'évoluer pour répondre aux besoins changeants des marchés canadien et mondial », dit encore le Port.

Marché stratégique pour les compagnies maritimes

L'Amérique du Nord est un des marchés les plus importants de CMA CGM, vital pour sa croissance à long terme. La compagnie transporte aujourd'hui plus de 5 millions d'EVP par année au départ et à destination de la région, exploitant 38 services dans 25 ports d'escale au Canada et aux États-Unis.

« L'Amérique du Nord reste un corridor commercial important pour CMA CGM, reliant deux des régions économiques les plus grandes et les plus intégrées du monde, a dit au *Maritime Magazine* Domenico Costantino, directeur général de CMA CGM Canada. En 2026, alors que le monde du transport maritime a été marqué par des incertitudes, nous avons continué de nous concentrer sur un service d'excellence et la souplesse voulue pour répondre à l'évolution des besoins des clients et des tendances du commerce. Nous avons confiance dans l'importance à long terme du commerce entre l'Europe, le sous-continent indien et l'Amérique du Nord. »

M. Costantino affirme que CMA CGM adapter sans cesse son réseau et ses services en fonction des courants changeants du commerce, et que ses capacités intégrées de transport et de logistique lui permettent d'offrir aux clients une vaste gamme de solutions complètes. « Sur l'Atlantique Nord en particulier, nous continuons de renforcer la connectivité et d'investir dans des solutions de transport résilientes – y compris en bonifiant certains de nos services transatlantiques cette année. »

L'Amérique du Nord est un marché stratégique et un pilier clé de la stratégie de croissance à long terme de CMA CGM. « Nous continuons d'investir dans nos capacités maritimes, portuaires et logistiques dans la région, renforçant le réseau au service des clients nord-américains, dit M. Costantino. Nous investissons dans des portails et des terminaux clés, tout en développant encore notre réseau océanique.

« Dans une optique plus vaste, notre acquisition de l'entité FedEx Supply Chain augmente grandement la présence de CEVA Logistics sur le marché nord-américain, avec aujourd'hui plus de 240 emplacements et quelque 20 000 employés. Avec notre réseau océanique, cela renforce notre capacité d'offrir aux clients nord-américains des solutions de plus en plus intégrées comprenant transport océanique, entreposage, transport terrestre et services logistiques à valeur ajoutée. »

CMA CGM investit dans des technologies et des solutions énergétiques qui façonneront l'avenir du transport maritime et de la logistique.

« Nous voyons une possibilité persistante de développer des options de transport à plus faibles émissions de carbone, note M. Costantino. Le *Neoliner*

efficient, resilient and lower-carbon supply-chain solutions," Mr. Costantino said.

CMA CGM is also accelerating the use of artificial intelligence across the Group to improve areas such as cargo visibility, forecasting, and operational decision-making.

Fednav business with Northern Europe pursues 'resilient' course

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

"FALLine's North Atlantic business has remained resilient throughout 2026 despite continued volatility in the global trade environment," said Michael Ganley, Senior Manager, Liner. "Traffic volumes have generally tracked in line with our expectations, supported by steady demand for steel, bulk

Domenico Costantino

General Manager
at CMA CGM Canada.

"North America is a strategic market and key pillar of CMA CGM's long-term growth strategy."

Directeur général
de CMA CGM Canada.

« L'Amérique du Nord est un marché stratégique et un pilier clé de la stratégie de croissance à long terme de CMA CGM. »



©CMA CGM

The *CMA CGM T* Roosevelt was the largest container ship to enter a US East Port several years ago after the Bayonne Bridge was raised in the NY Harbour.

Le *CMA CGM T Roosevelt* a été le plus grand porte-conteneurs à entrer dans un port de la côte Est américaine des années après que le pont de Bayonne a été surélevé au port de New York.

© ANDREW KAZMIERSKI | DREAMSTIME

commodities, project cargo and other general cargo moving between Northern Europe and the St. Lawrence-Great Lakes region.

"While market conditions remain fluid, we have continued to provide our regular monthly service to our established discharge ports, reflecting our longstanding commitment to customers in the trade lane."

Looking ahead to the balance of 2026, Fednav remains cautiously optimistic. "Canadian export activity continues to provide opportunities, and we expect volume levels to remain generally stable through the end of the season," Mr. Ganley said. "As always, we will continue to work closely with customers and adapt to evolving market conditions."

The growing importance of supply chain diversification is one of the most notable trends that Fednav is witnessing. "Shippers are increasingly seeking reliable alternatives and flexible routing options as geopolitical uncertainty, trade policy shifts and regional disruptions continue to influence global commerce," Mr. Ganley said.

The company is also continuing to see opportunities in project cargo, industrial machinery, renewable energy components and infrastructure-related shipments.

"These cargoes require specialized handling and dependable service, areas where FALLine has developed extensive expertise over many years," Mr. Ganley said. "At the same time, Canada's efforts to strengthen trade relationships with

Origin est un bon exemple. Ce navire à voile dessert une route directe entre l'Europe du Nord et Baltimore et Halifax. Il offre aux clients une option produisant jusqu'à 90 % d'émissions de moins que des navires conventionnels sur la traversée océanique. » CMA CGM est un partenaire majeur de NEOLINE, et a soutenu la mise au point de cette solution innovatrice de transport à voile.

En même temps, CMA CGM investit toujours lourdement dans des navires et des carburants à moindres émissions de carbone, y compris des navires bicarburants au GNL. « Ces investissements appuient notre but de fournir aux clients partout au Canada des solutions de plus en plus efficaces, résilientes et faibles en carbone pour la chaîne d'approvisionnement », résume M. Costantino.

CMA CGM accélère aussi l'adoption de l'intelligence artificielle au sein du groupe, de façon à améliorer par exemple la visibilité des cargaisons, les prévisions et la prise de décisions opérationnelles.

Fednav vise la résilience en Europe du Nord

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



« L'activité de FALLine dans l'Atlantique Nord est restée résiliente en 2026 malgré la volatilité tenace de la conjoncture du commerce mondial, dit Michael Ganley, gestionnaire principal, Lignes régulières. Les volumes de trafic ont généralement correspondu à nos attentes, soutenus par la demande constante d'acier, de produits de base en vrac, de cargaisons spéciales et autres marchandises générales transportées entre l'Europe du Nord et la région Saint-Laurent–Grands Lacs.

« Alors que les conditions du marché restent fluides, nous avons continué d'assurer notre service mensuel à nos ports de déchargement établis, respectant notre engagement de longue date envers les clients sur cette route commerciale. »

Pour le reste de 2026, Fednav reste prudemment optimiste. « Les exportations canadiennes continuent de présenter des possibilités, et nous prévoyons que les volumes resteront généralement stables jusqu'à la fin de la saison, dit M. Ganley. Comme toujours, nous travaillerons étroitement avec les clients et nous nous adapterons en fonction de l'évolution du marché. »

L'importance croissante de la diversification de la chaîne d'approvisionnement est une des principales tendances que constate Fednav. « Les expéditeurs cherchent de plus en plus des options fiables et flexibles pour les itinéraires alors que l'incertitude géopolitique, les politiques commerciales changeantes et les perturbations régionales influencent le commerce mondial », dit M. Ganley.

Par ailleurs, l'entreprise voit toujours des possibilités pour les cargaisons spéciales, la machinerie industrielle, les composants pour l'énergie renouvelable et autres besoins liés à l'infrastructure.

« Ces cargaisons exigent une manutention spécialisée et un service fiable, domaines dans lesquels FALLine a acquis une grande expertise au fil des ans, remarque M. Ganley. En même temps, les efforts déployés par le Canada pour renforcer ses relations commerciales avec des partenaires internationaux créent des possibilités potentielles de cargaisons supplémentaires entre l'Europe et l'Amérique du Nord. Dans ce contexte, la fiabilité, la capacité d'adaptation et les relations à long terme avec les clients restent des avantages vitaux. »

L'incertitude reste la principale difficulté pour la route commerciale de l'Atlantique Nord, selon Fednav. « Les tarifs douaniers, les politiques commerciales changeantes et les tensions géopolitiques affectent la confiance des entreprises et les décisions d'investissement dans de nombreux secteurs, note M. Ganley. La conjoncture mondiale reste fragmentée, ce qui ajoute de la complexité aux chaînes d'approvisionnement et augmente la nécessité d'agilité de la part tant des expéditeurs que des transporteurs. Les acteurs du marché doivent constamment soupeser les risques associés à l'évolution de la réglementation, aux différends commerciaux et aux conditions économiques changeantes. »

Malgré ces défis, M. Ganley affirme que FALLine conserve la même approche. « Nous nous attachons à assurer un service constant, restant proches de nos clients et nous adaptant aux besoins changeants du marché. En période d'incertitude, des solutions de transport fiables sont encore plus importantes, et nous maintenons notre engagement à fournir cette fiabilité dans l'ensemble du corridor Saint-Laurent–Grands Lacs. »





Michael Ganley

Senior Manager, Liner for FALLine.

"FALLine's North Atlantic business has remained resilient throughout 2026 despite continued volatility in the global trade environment."

Responsable senior, Ligne régulière pour FALLine.

« L'activité de FALLine dans l'Atlantique Nord est restée résiliente en 2026 malgré la volatilité tenace de la conjoncture du commerce mondial. »

international partners create potential opportunities for additional cargo flows between Europe and North America. In this environment, reliability, adaptability and long-term customer relationships remain critical advantages."

Uncertainty remains the primary challenge facing the North Atlantic trade lane, Fednav said. "Tariff measures, changing trade policies and ongoing geopolitical tensions continue to affect

Les chemins de fer soutiennent la croissance sur l'Atlantique Nord

Comme toujours, les chemins soutiennent la croissance aux ports de la côte Est en donnant aux entreprises accès aux marchés internationaux.

« La question des changements dans le commerce est un thème commun vu le contexte géopolitique actuel, dit Girish Nair, vice-président, Intermodal et Véhicules automobiles au CN. L'Europe reste un partenaire commercial important pour le Canada, et les portails de l'Est du CN à Montréal, Halifax et Saint John sont bien positionnés pour soutenir ce commerce.



Ensemble, ils donnent aux clients une solution de transport toute canadienne reliant les marchés d'outre-mer directement aux grands centres de population, marchés industriels et centres de distribution canadiens, tout en offrant aussi un accès efficace à d'importantes destinations américaines comme Chicago, Detroit et Indianapolis. »

M. Nair dit que le CN constate un plus grand élan en faveur de la diversification du commerce. « Les industries et les clients canadiens ajustent leurs chaînes d'approvisionnement en réponse à un contexte commercial pus volatil, soutient-il. Nous continuons de voir un mouvement positif dans l'Est canadien, y compris de nouveaux services océaniques comme le service GEX3 d'OOCL à Montréal et l'ajout de Halifax au service INDAMEX de CMA CGM, ce qui rehausse la connectivité avec des marchés outre-mer. Le CN, avec une capacité disponible dans son réseau de l'Est et des capacités spécialisées comme le transport de produits congelés ou réfrigérés, est bien placé pour soutenir la croissance future du commerce sur l'Atlantique Nord. »

Quant aux défis à relever, selon M. Nair : « Comme toutes les routes commerciales, l'Atlantique Nord est influencé par la conjoncture économique, les développements géopolitiques, l'incertitude autour des politiques commerciales et les décisions des réseaux océaniques. Les tarifs douaniers ont surtout touché les cargaisons destinées aux marchés américains. Ils ont amené certains clients à reconsidérer leurs décisions sur la chaîne d'approvisionnement et le choix des itinéraires.

business confidence and investment decisions across multiple sectors," Mr. Ganley said. "The broader global landscape remains fragmented, adding complexity to supply chains and increasing the need for agility among shippers and carriers alike. Market participants must continuously assess risks associated with evolving regulations, trade disputes and shifting economic conditions."

Despite these challenges, Mr. Ganley said FALLine's approach remains unchanged. "We focus on maintaining consistent service, staying close to our customers and adapting to changing market requirements," he said. "In periods of uncertainty, dependable transportation solutions become even more important, and we remain committed to providing that reliability throughout the St. Lawrence-Great Lakes corridor."

Railways support growth on North Atlantic

Railways continue to support growth at East Coast ports while connecting businesses to international markets.

"Trade shifts are a common theme given the current geopolitical landscape," said Girish Nair, Vice-President, Intermodal and Automotive at CN. "Europe remains an important trading partner for Canada, and CN's eastern gateways in Montreal, Halifax and Saint John are well positioned to support that trade. Together, these gateways provide customers with an all-Canadian transportation solution linking overseas markets directly to major Canadian population centres, industrial markets and distribution hubs, while also providing efficient access to key inland U.S. destinations such as Chicago, Detroit and Indianapolis."





©DREAMSTIME

CANADA-EUROPEAN UNION MERCHANDISE TRADE
(In billions of Canadian dollars)

COMMERCE DE MARCHANDISES ENTRE LE CANADA ET L'UNION EUROPÉENNE
(En milliards de dollars canadiens)

YEAR/ANNÉE	EXPORT	IMPORT
2025	42.8	91.6
2024	34	84
2023	39	91.6
2022	36.8	73.2
2021	32.5	67.5

Source: Statistics Canada / Statistique Canada

Mr. Nair said CN is seeing a broader push toward trade diversification. "Canadian industries and customers are adjusting their supply chains in response to a more volatile trade environment," he said. "We continue to see positive momentum through Eastern Canada, including new ocean services such as OOCL's GEX3 service in Montreal and CMA CGM's addition of Halifax to its INDAMEX service, further enhancing connectivity with overseas markets. Combined with available capacity across CN's Eastern Network and specialized capabilities such as temperature-controlled transportation for frozen and chilled products, CN is well positioned to support future growth in North Atlantic trade."

With regard to challenges, Mr. Nair said, "Like all global trade lanes, North Atlantic trade continues to be influenced by economic conditions, geopolitical developments, trade policy uncertainty and ocean carrier network decisions. Tariffs have primarily affected cargo destined for U.S. markets and have led some customers to re-evaluate supply chain and routing decisions.

"More broadly, CN is staying close to customers in order to respond quickly as supply chains adjust. Customers continue to place a premium on reliability, resiliency and flexibility when selecting gateways and transportation partners. As global supply chains evolve, maintaining efficient and predictable end-to-end service remains critical."

CN has made significant investments to create capacity across its network and continues to focus on strengthening it and supporting customer growth across multiple trade corridors. A key example is the Milton Logistics Hub, expected to open in late 2027, which will expand intermodal capacity in the Greater Toronto and Hamilton Area and improve fluidity for cargo moving through Montreal, Halifax and Saint John.

"CN also continues to work closely with ports, terminals and ocean carriers to support new and expanded services, helping ensure customers have competitive, resilient and efficient options for reaching Canadian and North American markets," Mr. Nair said. "Capacity, velocity and fluidity are foundational to strong service performance and remain key areas of focus for CN's investments."

« Plus généralement, le CN reste proche des clients pour pouvoir répondre rapidement aux ajustements des chaînes d'approvisionnement. Les clients tiennent toujours à la fiabilité, la résilience et la flexibilité quand ils choisissent des portails et des partenaires pour le transport. Alors que les chaînes d'approvisionnement mondiales évoluent, il reste essentiel d'assurer un service efficace et prévisible jusqu'à la destination finale. »

Le CN a consenti d'importants investissements pour créer de la capacité dans l'ensemble de son réseau, et il vise toujours à le renforcer et à soutenir la croissance des clients dans les divers corridors commerciaux. Le projet de centre logistique de Milton l'illustre bien. Il doit ouvrir à la fin 2027, et il accroîtra la capacité intermodale dans la région du Grand Toronto et de Hamilton, tout en améliorant la fluidité pour les cargaisons passant par Montréal, Halifax et Saint John.

« Le CN poursuit aussi son étroite collaboration avec les ports, les terminaux et les transporteurs océaniques pour augmenter et bonifier les services, aidant à fournir aux clients des options concurrentielles, résilientes et efficaces pour atteindre les marchés canadiens et nord-américains, dit M. Nair. La capacité, la vélocité et la fluidité sont fondamentales pour des



CN's Brampton Intermodal Terminal is Canada's largest rail intermodal hub and a key component in CN's distribution network.

Le terminal intermodal Brampton du CN est le plus grand centre ferroviaire intermodal du Canada et un élément clé du réseau de distribution du CN.



Girish Nair

Vice-President, Intermodal and Automotive at CN.

"Capacity, velocity and fluidity are foundational to strong service performance and remain key areas of focus for CN's investments."

Vice-président Intermodal et Véhicules automobiles chez CN.

« La capacité, la vélocité et la fluidité sont fondamentales pour des services performants, et ce sont toujours des domaines clés pour les investissements du CN. »

services performants, et ce sont toujours des domaines clés pour les investissements du CN. »

M. Nair tire cette conclusion : « L'environnement commercial reste dynamique, et le changement peut aussi créer des possibilités. Tandis que les clients diversifient leurs marchés et reconfigurent leurs chaînes d'approvisionnement, le réseau du CN fournit la flexibilité voulue pour en tenir compte et offrir aux clients des liens à divers portails et marchés. Les portails de l'Est du Canada sont bien placés pour soutenir la croissance future du commerce sur l'Atlantique Nord. »

CPKC fournit un vaste réseau de connexions ferroviaires directes aux routes maritimes de l'Atlantique Nord via les ports de la côte Est. Le chemin de fer et DP World ont collaboré à l'établissement du centre d'import-export d'Americold au port de Saint John. Le centre est le premier du genre au monde, combinant en un même lieu les opérations d'entreposage frigorifique d'Americold, les capacités en logistique maritime de DP World et le réseau ferroviaire de CPKC. Ensemble, ces capacités créent un point de passage plus direct et fiable pour des biens périssables transportés entre les régions productrices et les marchés internationaux.

« L'inauguration de ce nouvel entrepôt frigorifique au port de Saint John sera un jalon important dans la collaboration entre CPKC et Americold, dit le président et chef de la direction de CPKC Keith Creel. En combinant cette installation de pointe et le service ferroviaire trinational de CPKC, nous créons une nouvelle chaîne d'approvisionnement à température contrôlée reliant le Canada atlantique à des marchés clés partout au Canada et en Amérique du Nord. »

In conclusion, Mr. Nair said, "While the trade environment remains dynamic, change can also create opportunities. As customers diversify markets and redesign supply chains, CN's network provides the flexibility to respond and connect customers to multiple gateways and markets. Canada's eastern gateways are well positioned to support future growth in North Atlantic trade."

CPKC provides extensive single-line rail connections to North Atlantic shipping lanes through key East Coast ports. The railway and DP World collaborated in the development of the Americold import-export hub at Port Saint John. The facility is the first of its kind globally to combine Americold's cold storage operations, DP World's maritime logistics capabilities, and CPKC's rail network in a single location. Together, these capabilities create a more direct and reliable pathway for moving perishable goods between inland production regions and international markets.

"The grand opening of this new cold storage facility at Port Saint John marks an important milestone in CPKC's growing collaboration with Americold," said CPKC President and CEO Keith Creel. "By combining this state-of-the-art facility with CPKC's three-nation rail service, we are creating a new temperature-controlled supply chain that connects Atlantic Canada to key markets across Canada and throughout North America."



The bustling Port of Antwerp is Europe's leading gateway for maritime trade with Canada.

Le port d'Anvers, bouillonnant d'activité, est le premier port d'Europe pour le commerce avec le Canada.

Canada North Atlantic trade volumes on growth trend

Volumes de commerce canadien en hausse sur l'Atlantique Nord

Nick Savvides

Un changement est en voie dans les services sur l'Atlantique. Le niveau du trafic est plutôt stable, mais sa composition évolue en faveur du Canada.

Les volumes sur l'Atlantique Nord ont à peine changé depuis l'année passée, selon les données de Container Trades Statistics : 3,1 millions d'EVP transportés dans les neuf premiers mois de 2025, et à peine 23 022 EVP de moins pour la même période cette année.

Alors que les niveaux de fret plafonnaient, la capacité a évolué sensiblement. Les données des consultants MDS Transmodal révèlent une baisse de capacité globale de 4 % dans l'Atlantique Nord, passant de 9,256 millions d'EVP pour les neuf premiers mois de 2025 à 8,877 millions cette année.

« Dans l'ensemble, les données indiquent que la modeste baisse de capacité régulière s'est accompagnée d'une évolution dans la composition des services déployés », fait remarquer Antonella Teodoro, analyste chez MDS Transmodal.

Les services directs, définis par MDST comme des services entre l'Europe, l'Amérique latine et l'Amérique du Nord, ont continué de représenter la plus grande part de la capacité, mais ont baissé en termes absolus et ont perdu de la part de marché.

La capacité des services indirects, définis comme des services pendulaires de l'Asie vers l'Amérique du Nord via l'Afrique ou l'Europe, a augmenté. Cette évolution est surtout marquée sur le marché américain, où la capacité directe a baissé et les services indirects ont augmenté.

Au Canada, il y a eu une croissance dans les services tant directs qu'indirects. La progression a été particulièrement forte dans la capacité indirecte, contribuant à l'expansion globale du marché canadien.

La capacité régulière totale vers le Canada a augmenté de 15 % d'une année à l'autre, atteignant 2,87 millions d'EVP. La capacité des services directs a gagné 14 %, s'établissant à 2,38 millions d'EVP. Elle continue de représenter la majorité de la capacité desservant le Canada, bien que sa part ait légèrement fléchi, passant de 84 % à 83 %.

La capacité de tous les autres services a augmenté davantage, soit de 22 %. Elle a été portée à 491 468 EVP, et sa part de la capacité canadienne est passée de 16 % à 17 %.

« Il est difficile de savoir exactement ce qui a causé cette évolution du tonnage, note M^me^ Teodoro. Il se peut toutefois que ce soit un déplacement de capacité au détriment des États-Unis pour anticiper le retour prévu, en novembre, des frais imposés aux navires chinois. »

Il est aussi possible que des ajustements aient été décidés du fait que le différend commercial entre le Canada et les États-Unis s'est prolongé, le président Trump menaçant les importations canadiennes de droits de douane supplémentaires.

Même dans la tourmente de l'ère Trump, les États-Unis restent le plus grand marché nord-américain. Il comptait pour 89 % de la capacité régulière totale entre l'Europe et l'Amérique du Nord dans la période de janvier à septembre 2026, contre 87 % l'année précédente.

Les données de MDST révèlent toutefois que la capacité totale desservant les États-Unis a baissé de 2 % sur un an, à 7,87 millions d'EVP. La capacité des services directs aux

Change is coming to the Atlantic services as the composition of what is largely the same level of cargo journeys in favour of Canada.

North Atlantic volumes barely changed from last year's totals according to Container Trades Statistics with 3.1 million teu transported in the first nine months of 2025, down just 23,022 teu in the same period this year.

As cargo levels flatlined on the trade, the capacity delivering that cargo showed a marked shift with consultant MDS Transmodal data revealing a 4% overall decline in North Atlantic capacity, from 9.256 million teu in the first nine months of 2025 to 8.877 million teu this year.

Antonella Teodoro, analyst at MDS Transmodal noted: "Overall, the data indicates that the modest decline in total Europe-North America scheduled capacity was accompanied by a shift in the composition of deployed services."

Direct services, defined by MDST as services that operate between Europe, Latin America and North America. continued to account for the majority of capacity but declined in absolute terms and lost share.

Capacity on indirect services, defined as pendulum services out of Asia to North America via Africa or Europe, increased. This shift was most pronounced in the US market, where direct capacity contracted while indirect services expanded.

Canada, meanwhile, recorded growth across both direct and indirect services, with particularly strong growth in indirect capacity contributing to the overall expansion of the Canadian market.

Total scheduled capacity to Canada increased by 15% year-on-year to 2.87 million teu. Capacity on direct services increased by 14% to 2.38 million teu and continued to account for the majority of capacity serving Canada, although its share declined marginally from 84% to 83%.

Capacity on all other services increased more strongly, rising by 22% to 491,468 teu and increasing their share of Canadian capacity from 16% to 17%.

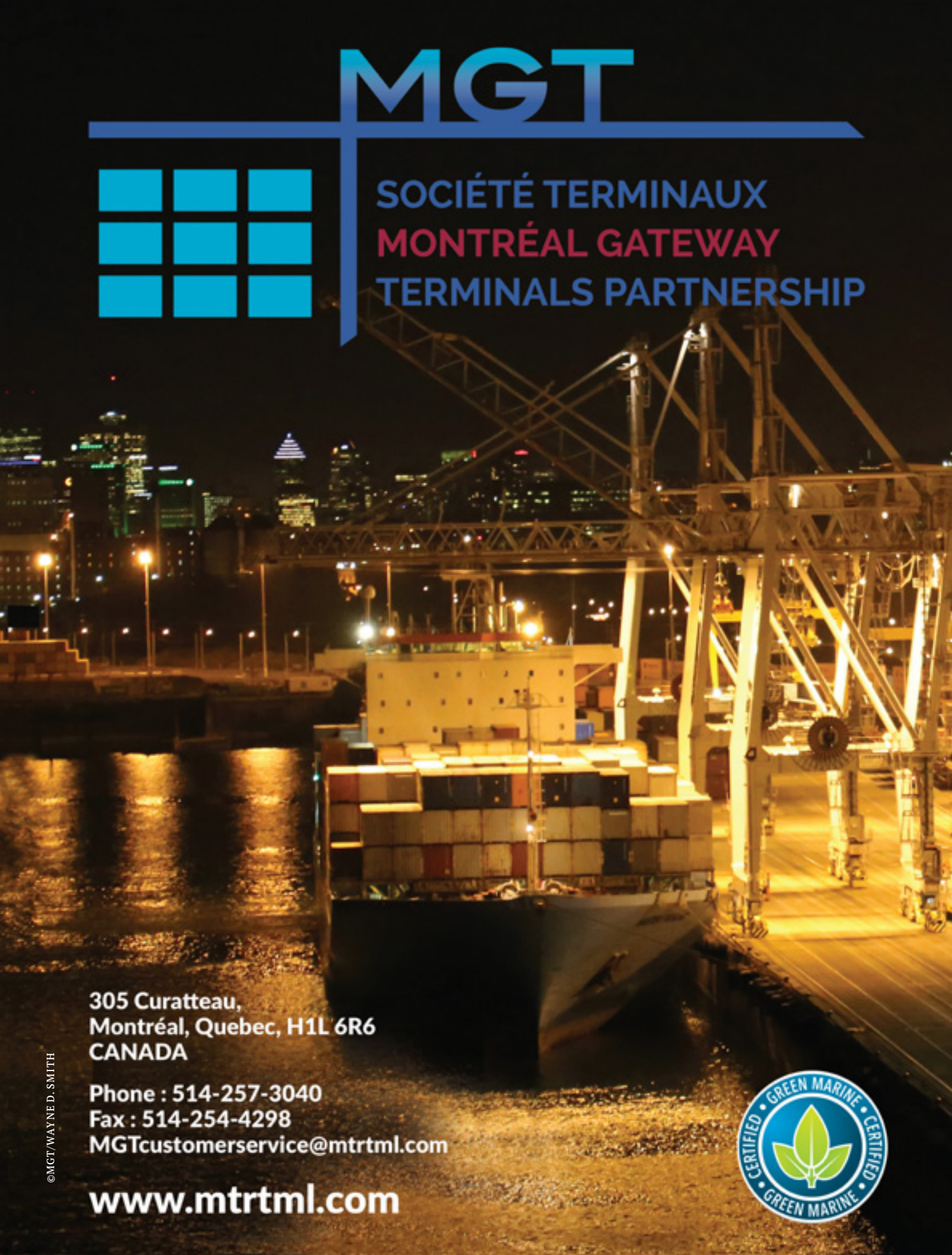
Ms Teodoro commented: "It is difficult to know exactly what has caused this shift in tonnage. Although it may signify an early shift of capacity from the US as the Chinese vessel charge is due to return in November."

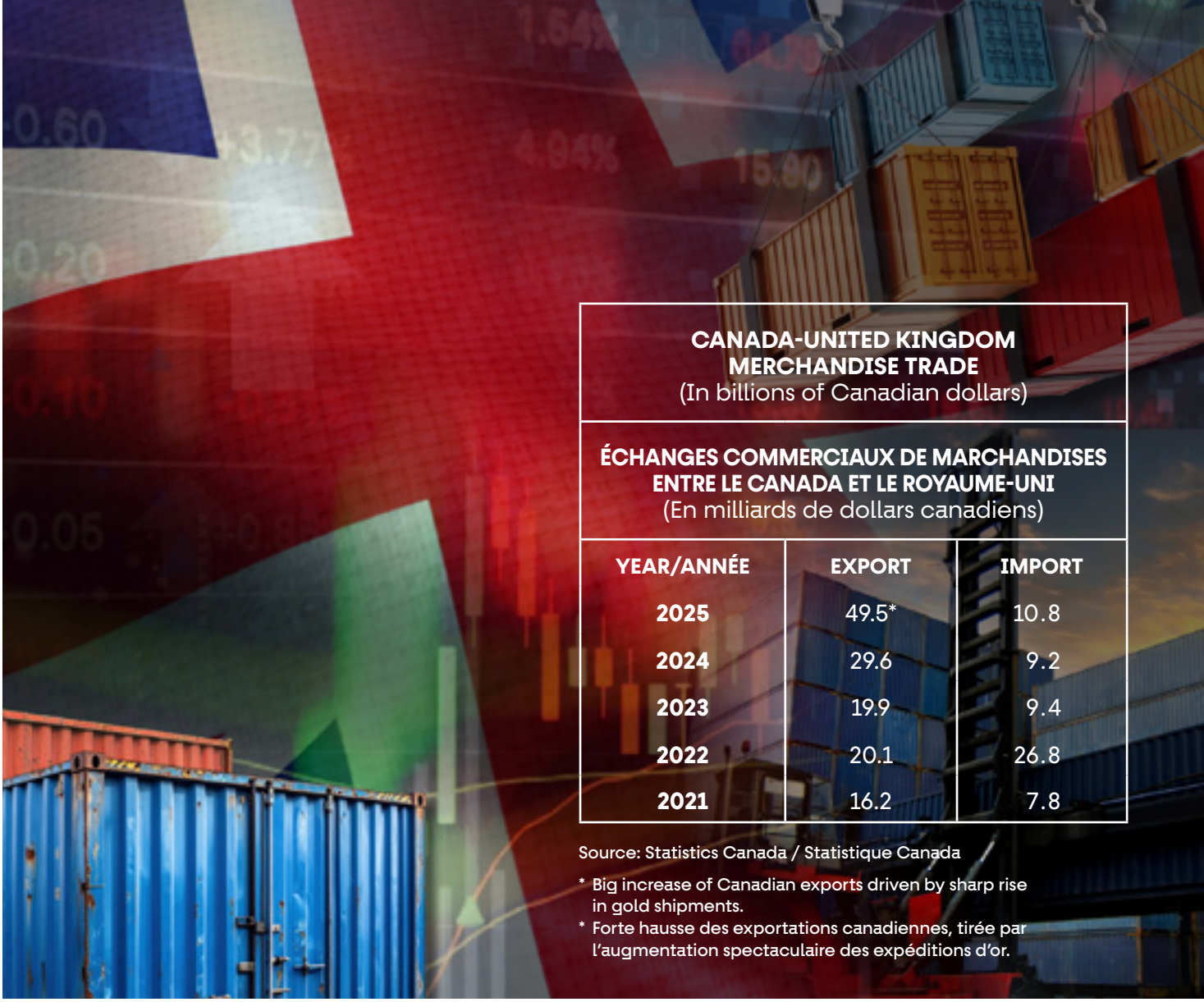
Adjustments may also have been made as the trade dispute between Canada and the US has continued, with president Trump threatening further tariffs on imports from Canada.

Even with the Trump era turmoil, the US remains the largest North American market, accounting for 89% of total scheduled Europe-North America capacity during January-September 2026, compared with 87% in the previous year.

MDST data, however, shows that the total capacity serving the US declined by 2% year-on-year to 7.87 million teu. With capacity on direct services to the US declining 6% to 5.70 million teu, reducing the share of the US market served by direct services from 75% to 72%.

Although the percentage of capacity deployed on all other services increased by 8% to 2.17 million teu, with their share of US capacity consequently rising from 25% to 28%, that could not compensate for the overall decline in the market.


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
CERTIFIED • GREEN MARINE • CERTIFIED
GREEN MARINE
©MGT/WAYNE D. SMITH



CANADA-UNITED KINGDOM MERCHANDISE TRADE
(In billions of Canadian dollars)

ÉCHANGES COMMERCIAUX DE MARCHANDISES ENTRE LE CANADA ET LE ROYAUME-UNI
(En milliards de dollars canadiens)

YEAR/ANNÉE	EXPORT	IMPORT
2025	49.5*	10.8
2024	29.6	9.2
2023	19.9	9.4
2022	20.1	26.8
2021	16.2	7.8

Source: Statistics Canada / Statistique Canada

* Big increase of Canadian exports driven by sharp rise in gold shipments.
* Forte hausse des exportations canadiennes, tirée par l'augmentation spectaculaire des expéditions d'or.

États-Unis a baissé de 6%, à 5,70 millions d'EVP, ce qui a réduit la part du marché américain desservi par des services directs, de 75% à 72%.

Même si le pourcentage de capacité déployée de tous les autres services a augmenté de 8%, à 2,17 millions d'EVP, et même si leur part de la capacité américaine a progressé, de 25% à 28%, ce n'est pas suffisant pour compenser la baisse générale du marché.

L'effet global de l'incertitude causée par les politiques du gouvernement américain a été amplifié par le conflit au Moyen-Orient, dont les répercussions économiques sont majeures et ont atteint les États-Unis.

«Les transporteurs saisissent les possibilités tant que le marché est porteur, ajoutant de la capacité vers la côte Est américaine avant ce qui pourrait être un changement de cap dans les deux ou trois semaines prochaines. La capacité offerte sur la route de l'Extrême-Orient à la côte Est américaine est de 6 à 7% supérieure en septembre qu'en août», rapporte l'analyste principal de Xeneta, Peter Sand.

Xeneta explique qu'une combinaison d'événements a mené à une hausse des taux à l'échelle mondiale, à des niveaux qui ne s'étaient plus vus depuis la pandémie.

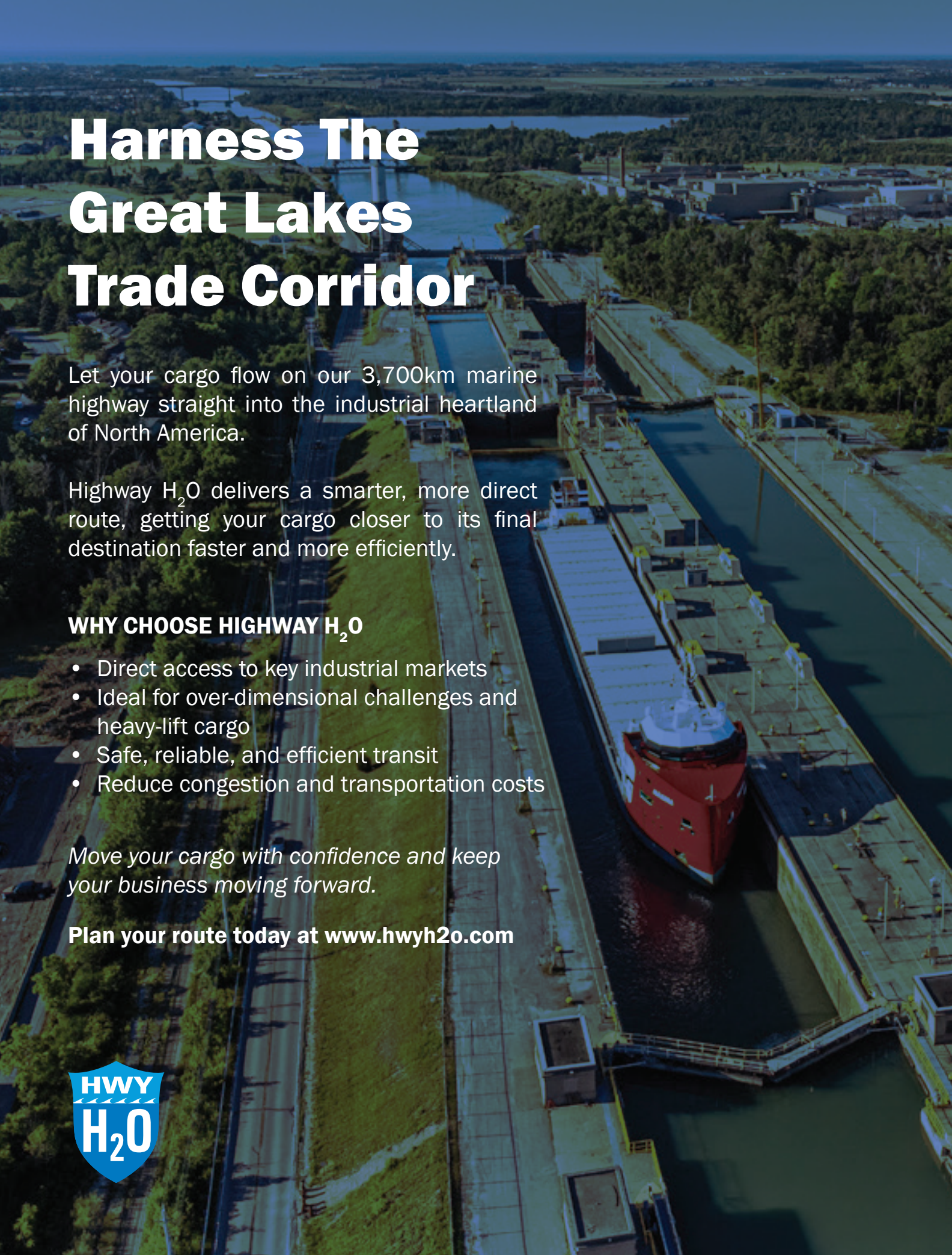
The overall effect of the uncertainty caused by US government policies has been amplified by the Middle East conflict which has had a major economic impact whose effects have eventually reached US shores.

"Carriers are seizing the opportunity while the market is hot, adding capacity into US East Coast ahead of what could be a turn in the market within the next two to three weeks. Offered capacity on the Far East to US East Coast trade is 6-7% higher in September than in August," reported Xeneta chief analyst Peter Sand.

Xeneta explain that a combination of events has seen rates rising across the globe to levels not seen since the pandemic.

Four typhoons in quick succession have seen congestion increase in hub ports in Asia, decreasing offered capacity. El Niño has further exacerbated the congestion issues, cutting the Panama Canal capacity.

Meanwhile, the Middle East conflict has had major economic impacts in economies across the globe as oil and gas prices soar, pushing up inflation, and seemingly damaging consumer confidence in importing markets.



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 H_2O delivers a smarter, more direct route, getting your cargo closer to its final destination faster and more efficiently.

WHY CHOOSE HIGHWAY H_2O

- 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

HWY H_2O

Une succession rapide de quatre typhons a entraîné une augmentation de la congestion dans des ports pivots en Asie, faisant baisser la capacité offerte. El Niño a encore aggravé la congestion, réduisant la capacité du canal de Panama.

Dans le monde entier, les économies ont souffert par suite du conflit au Moyen-Orient. Les prix du pétrole et du gaz ont grimpé en flèche, gonflant l'inflation et semblant miner la confiance des consommateurs dans les marchés importateurs.

La géopolitique affecte les taux au comptant

Les événements ont fait monter les taux au comptant sur toutes les grandes routes commerciales. Sur l'Atlantique, Xeneta a calculé que les taux étaient plus élevés de 100 %, à 2956 $US/EQP, qu'à la fin février quand le conflit en Iran a commencé.

« Si un record du taux de fret est battu, ce sera probablement sur la route vers la côte Est américaine, estime M. Sand. Mais même si nous n'arrivons pas à un nouveau sommet de tous les temps, le simple fait que nous discutions de cette possibilité prouve à quel point les grandes routes océaniques de transport de conteneurs sont sensibles aux forces géopolitiques et à quel point un conflit régional au Moyen-Orient peut avoir des implications majeures à l'échelle mondiale. »

Depuis février, le détroit d'Ormuz a retenu une bonne part de l'attention portée au Moyen-Orient. Le vaste conflit régional a déjà provoqué énormément de détournements de capacité, du fait que la route du canal de Suez vers l'Europe et l'Atlantique était bloquée par les menaces du mouvement houthi.

Impact of geopolitical forces on spot rates

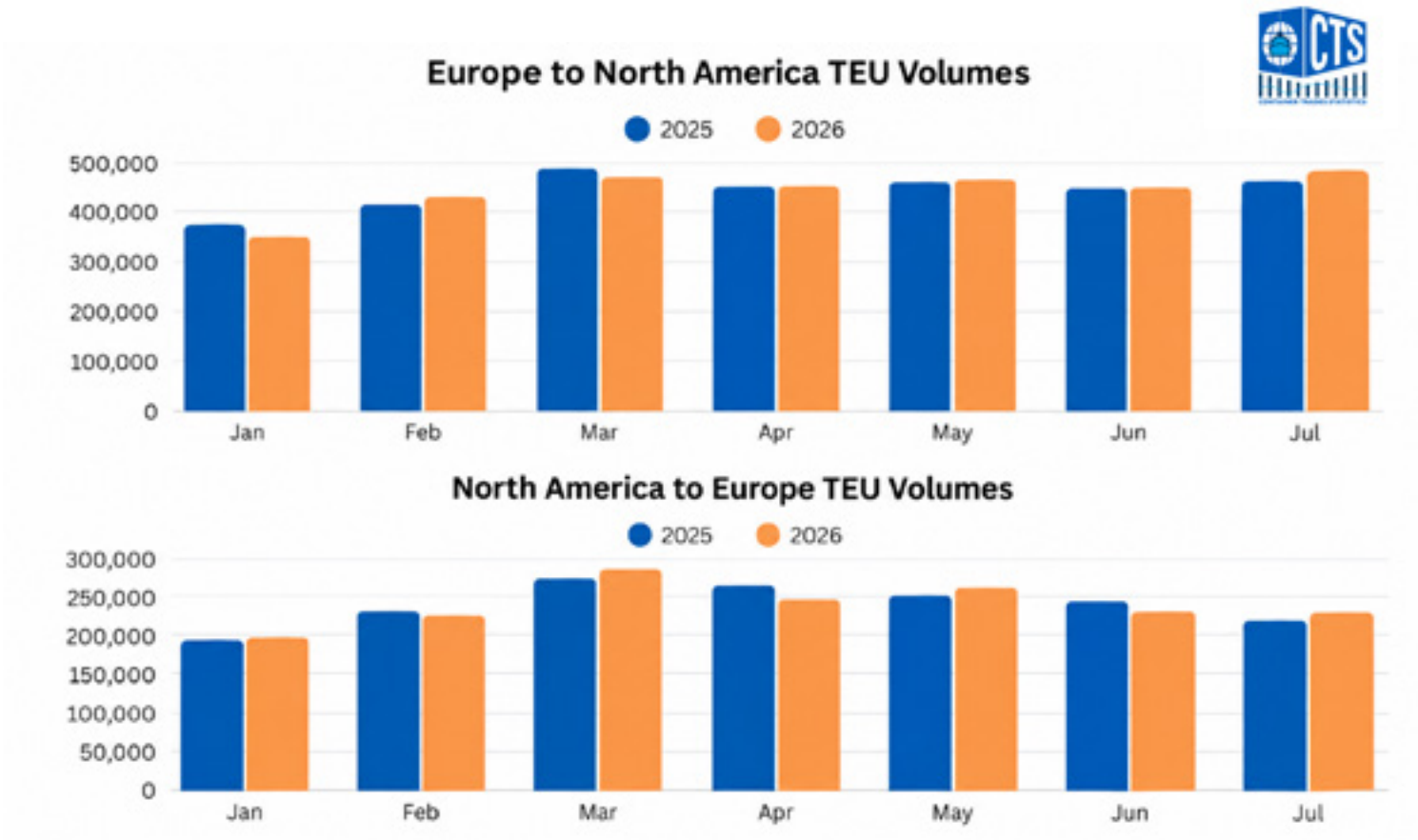
All these events have conspired to drive up spot rates on all major trades. On the Atlantic, Xeneta calculated that spot rates were 100% higher in mid-September, at US$2,956/feu, than at the end of February, when the Iran conflict began.

"If a freight rate record is broken, it is most likely to occur on the trade into US East Coast," claimed Sand, adding, "but even if we do not see a new all-time high, the fact we are even discussing the possibility demonstrates how sensitive critical ocean container shipping trades are to geopolitical forces and how a regional conflict in the Middle East can have major implications at a global level."

Since February much of the focus in the Middle East has been on the Strait of Hormuz. While the impact of widespread regional conflict having already seen major capacity diversions from the Suez Canal route to Europe and the Atlantic being blocked by Houthi Movement threats.

Diversions around Africa's Cape of Good Hope saw around 80% of all container ships heading west from Asia, taking the longer route to Europe and the US. According to Hong Kong broker Linerlytica this amounts to some 354 ships, with a combined standing capacity of approximately 5.6 million teu.

African Cape diversions began in earnest by January 2024 and the record orderbook for container ships meant that the supply and demand imbalance, expected as large scale deliveries were introduced to the market, never materialised.





LA CONFÉRENCE ET SALON D'AFFAIRES DES ARMATEURS 2027

17–19 février 2027 | Port de Québec

Trois jours. Des centaines de décideurs. Des occasions à saisir.

Les acteurs clés du transport maritime seront réunis à Québec pour créer des liens stratégiques, développer de nouvelles collaborations et prendre part aux discussions qui façonnent l'avenir du secteur.

SHIPOWNERS CONFERENCE & TRADESHOW 2027

February 17–19, 2027 | Port of Québec

Three days. Hundreds of decision-makers. Opportunities to seize.

Key players in maritime transportation will gather in Québec City to build strategic connections, develop new partnerships, and take part in the conversations shaping the future of the sector.







CONFÉRENCES
CONFERENCES

RENCONTRES B2B
B2B MEETINGS

SALON D'AFFAIRES
TRADESHOW

RÉSEAUTAGE
NETWORKING

LES DÉCIDEURS SERONT LÀ. ET VOUS?

Réservez votre place dès maintenant →

THE DECISION-MAKERS WILL BE THERE. WILL YOU?

← Save your spot today

WWW.ARMATEURS.CA SHIPOPERATORS.CA

Environ 80 % des porte-conteneurs partant vers l'Europe et les États-Unis à partir de l'Asie ont choisi de contourner l'Afrique par le cap de Bonne Espérance. Selon le courtier Linerlytica, à Hong Kong, quelque 354 navires l'ont fait, représentant une capacité de charge combinée d'environ 5,6 millions d'EVP.

Les déroutements par le cap de Bonne Espérance sont devenus fréquents à partir de janvier 2024, et le carnet de commandes record de porte-conteneurs a fait que le déséquilibre prévu entre l'offre et la demande par suite de livraisons massives arrivant sur le marché ne s'est pas matérialisé.

Les livraisons de navires ont baissé en 2026, mais la congestion croissante autour des ports d'Asie et d'Europe ainsi que l'effet prévu d'El Niño et de tempêtes pourraient réduire la capacité offerte, les navires passant plus de temps au mouillage en attendant de pouvoir entrer aux ports.

Ce souci semble être la raison pour laquelle certains transporteurs ont décidé de revenir aux transits par le canal de Suez, afin de libérer de la capacité. Cependant, Xeneta rapportait en septembre qu'aucun service entre l'Asie et les États-Unis n'était encore retourné à la route par le canal de Suez.

Jusqu'à présent, certains services de la Gemini Cooperation ont recommencé à passer par le canal de Suez. COSCO, Wan Hai et MSC ont testé la route. CMA CGM, dont les propriétaires ont des racines au Liban, ont toujours été présents dans la région.

Vessel deliveries eased in 2026, but the growing congestion around Asian and European ports and the expected effect of El Niño and storms could see the level of offered capacity drop as vessels spend longer at anchor outside ports waiting to be serviced.

That concern appears to be behind the decision of some carriers to return to the Suez Canal transits, in an attempt to free up capacity. Though Xeneta reported in September that no Asia to the US services via Suez had returned to this trade, to date.

So far, a number of Gemini Cooperation services have resumed to Suez transits, with COSCO, Wan Hai and MSC all having tested the route, while CMA CGM, whose owners have Lebanese roots, has had a continuous presence in the region.

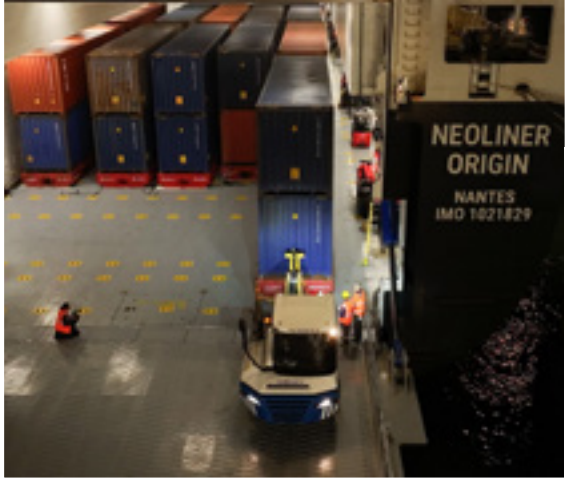
This return to Suez has effectively seen fewer ships transporting double the amount of cargo, by increasing the size of vessels transiting the Babel Mandeb, Red Sea and Suez Canal, effectively doubling capacity by August this year.

However, only eight strings were added year-on-year leading to fewer ships transporting double the amount of cargo.

With the bulk of the near 40% of the container fleet currently on order, and an expectation that deliveries will again accelerate in 2027, along with the major impact from Panama Canal restrictions, there is a clear incentive for operators to return to the pendulum services to the US East Coast.







Nantes-based Neoline operates the sail-powered *Neoliner Origin* which last June made its first call in Halifax before returning to Zeebrugge in Belgium.

La compagnie Neoline, de Nantes, exploite le *Neoliner Origin* à propulsion éolienne. Le bâtiment a fait sa première escale à Halifax, avant de retourner à Zeebrugge, en Belgique.

Neoline wind-powered service

One carrier that is not concerned about Suez transits but is looking to tackle another serious challenge to the maritime sector is Neoline, the Nantes-based operator of the wind powered roro *Neoliner Origin*.

The service added a second European port of call at Zeebrugge to its rotation to widen the scope for cargo for the service, which can handle 5,300 tonnes of freight including up to 265 teu in containers.

Neoliner Origin is powered by two sails, on 90m masts with a total sailing area of nearly 3,000sqm. Wind power provides 60% to 70% of the vessel's propulsion, which is backed by hybrid diesel-electric engines when necessary.

Sailing at a reduced speed of 11 knots, compared to a more common speed of 15 knots to conserve fuel and reduce emissions, the vessel made its first Halifax call in June.

The apparent success of the *Neoliner Origin* is important in as much as it proves there is a demand for low or zero emission transportation, as container shipping looks to satisfy scope three emissions, as demanded by consumers of the retail goods shipped in containers.

Marketing of the service has been conducted jointly by Neoline and its partner French liner operator CMA CGM.

The Neoline service originates at Montoir-de-Bretagne some 40 km west of Nantes. The ship then calls at Saint-Pierre-et-Miquelon at the mouth of the St Lawrence River, Baltimore, and Halifax, where the vessel made its first call in June, before returning to Zeebrugge in Europe.

"As part of the Port of Antwerp-Bruges complex, Zeebrugge is one of Europe's major ports for roll-on/roll-off cargo, including automotive, and out-of-gauge cargo traffic—making it a particularly strategic port of call for the *Neoliner Origin*" said a company statement.

The Atlantic has proved a winning trade for the French carrier with westbound Atlantic crossings taking 11 days and eastbound transits taking 14 days, subject to change due to weather delays.

Dans ce retour au canal de Suez, moins de navires transportent deux fois la quantité de fret : de plus gros navires transitent par le détroit de Bab el-Mandeb, la mer Rouge et le canal de Suez, doublant effectivement la capacité en août cette année.

Toutefois, seulement huit rotations ont été ajoutées par rapport à un an plus tôt, et un moindre nombre de navires ont transporté le double de marchandises.

Comme les porte-conteneurs commandés représentent près de 40 % de la flotte actuelle et que les livraisons devraient de nouveau accélérer en 2024, alors que les restrictions sur le canal de Panama ont de grandes répercussions, les exploitants ont clairement intérêt à retourner aux services pendulaires vers la côte Est des États-Unis.

Transport à voile de Neoline

Neoline, de Nantes, est un transporteur qui ne se soucie pas des transits par le canal de Suez. Avec son *Neoliner Origin*, un cargo à voiles ro-ro, il s'emploie plutôt à relever un grand défi pour le secteur maritime.

Il a ajouté à sa rotation un deuxième port d'escale en Europe, à Zeebrugge, et bonifié ses capacités. Il peut transporter 5300 tonnes de fret, y compris jusqu'à 265 EVP en conteneurs.

Le *Neoliner Origin* est doté de deux voiles faisant presque 3000 m2, montées sur des mâts de 90 m. Elles assurent 60 à 70 % de la propulsion du navire, qui dispose de moteurs hybrides diesel-électrique utilisés en appoint.

Naviguant à une allure réduite, de 11 nœuds plutôt que les 15 nœuds plus habituels, pour économiser du carburant et réduire les émissions, le navire a fait sa première escale à Halifax en juin.

Le succès apparent du *Neoliner Origin* est important car il prouve qu'il existe une demande pour des transports à faibles émissions ou zéro émission, à l'heure où le transport de conteneurs vise à satisfaire aux normes des émissions de portée 3 comme le demandent les acheteurs des biens de consommation transportés par conteneur.

La commercialisation du service est menée conjointement par Neoline et son partenaire français CMA CGM.

Le service Neoline part de Montoir-de-Bretagne, 40 km à l'ouest de Nantes. Le navire se rend ensuite à Saint-Pierre-et-Miquelon à l'embouchure du fleuve Saint-Laurent, à Baltimore et à Halifax – où il a fait sa première escale en juin – avant de retourner en Europe, à Zeebrugge.

« Faisant partie du complexe du port d'Anvers-Bruges, Zeebrugge est un des grands ports européens pour le fret roulier, y compris automobile et cargaisons hors gabarit, note Neoline. Il est donc un port particulièrement stratégique pour le *Neoliner Origin*. »

L'Atlantique s'est révélé une route porteuse pour le transporteur français. Ses traversées vers l'ouest prennent 11 jours et vers l'est, 14 jours, sous réserve de la météo.

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

DP WORLD

YOUR TRUSTED GLOBAL LOGISTICS PARTNER

END-TO-END SOLUTIONS FOR ALL BUSINESSES

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

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

LEARN MORE >





© ZISHAN ALI

Ports Canada 2026

provided key insights into trade-related challenges for shipping operations

Ports Canada 2026

a mis en lumière des défis liés au commerce international pour le transport maritime

Julie Gedeon

Plus de 300 délégués ont assisté à Ports Canada 2026, du 15 au 17 septembre au centre des congrès et de villégiature Ceasars à Windsor.

En ouverture de la conférence, Steve Salmons, PDG de l'Administration portuaire de Windsor, et Mark Schrupp, directeur exécutif de l'administration portuaire de Detroit-comté de Wayne, ont insisté qu'eux et d'autres, le long de la frontière entre le Canada et les États-Unis, sont non seulement de grands collègues, mais aussi des camarades qui aiment se retrouver pour partager un dîner ou assister à un match sportif. Dans cet esprit, ils ont demandé aux participants de juger quelle était meilleure, entre la pizza de Detroit ou de Windsor.

More than 300 people attended Ports Canada 2026 held at the Ceasars Windsor Resort and Convention Centre from September 15th to 17th.

The conference began with Steve Salmons, President and CEO of the Windsor Port Authority, and Mark Schrupp , Detroit/Wayne County Port Authority's executive director underscoring how they and others along the Canada-U.S. border are not only great colleagues but share a camaraderie that extends to enjoying dinners and sporting events together. They put it to the test at the conference by asking everyone to judge whether Detroit or Windsor pizza tastes best.

From the left / De la gauche: **Harold Hefferton**, St. John's Port Authority / Administration portuaire de St. John's; **Ian Marr**, President & CEO, Nanaimo Port Authority / PDG, Administration portuaire de Nanaimo; **Carl Laberge**, General Manager & CEO, Saguenay Port Authority / Directeur général et chef de la direction, Administration portuaire du Saguenay; **Chris Heikkinen**, President & CEO, Thunder Bay Port Authority / PDG, Administration portuaire de Thunder Bay; **Anick Métivier**, President and CEO, Trois-Rivières Port Authority / PDG, Administration portuaire de Trois-Rivières; **Mike Carter,** co-CEO succession planning, Port Alberni Port Authority / Co-PDG qui prépare la relève de l'Administration portuaire de Port Alberni; **Daniel-Robert Gooch**, President & CEO, Association of Canadian Port Authorities / PDG, Association des administrations portuaires canadiennes; **Steve Salmons**, President & CEO, Windsor Port Authority / PDG, Administration portuaire de Windsor; **Olga Farman**, President and CEO, Quebec Port Authority / PDG, Administration portuaire de Québec; **Kurt Slocombe**, President & CEO, Prince Rupert Port Authority / PDG, Administration portuaire de Prince Rupert; **Deanna Byrne**, COO, Port Halifax / Chef de l'exploitation, Port de Halifax; **Craig Bell Estabrooks**, President & CEO, Saint John Port Authority / PDG, Administration portuaire de Saint John; **Roelof-Jan (R.J.) Steenstra**, President & CEO, Toronto Port Authority / PDG, Administration portuaire de Toronto; **Zoran Knezevic**, co-CEO, Port Alberni Port Authority / co-PDG, Administration portuaire de Port Alberni.



An ever-vibrant border community spirit was underscored by Mark Schrupp, Executive Director of Detroit/Wayne County Port Authority, and, on right, Steve Salmons, President and CEO of the Windsor Port Authority.

L'esprit constamment effervescent de communauté frontalière a été souligné par Mark Schrupp, directeur exécutif de la Detroit/Wayne County Port Authority, et Steve Salmons (à droite), PDG de l'Administration portuaire de Windsor.

"No ships are built quite like friendships," quipped Daniel-Robert Gooch, the President and CEO of the Association of Canadian Port Authorities (ACPA), which co-hosted the event with the Windsor Port Authority. His comments reflected the convivial but concerned atmosphere throughout the conference regarding the changing and still largely uncertain future of Canada-U.S. trade relations and their domestic and global implications.

Mr. Salmons the next day reminded everyone of Henry Ford saying, "Whether you think can or think you can't, you're right," and that Ford started Canada's first auto company to build the Model C in Windsor in 1904 to avoid U.S. tariffs. Mr. Salmons added that the conference program was designed for ports and other maritime enterprises to ask themselves who they are, where they want to go, and what they want to be within the industry and world.

Ian Marr, ACPA's Chair and the Nanaimo Port Authority's President and CEO, noted the extensive unity and collaboration in the port system over the past year. "And I think that's where we have to go as a group and as a country," he said.

"We need to increase our trade, and ports are ready to support that mandate," Mr. Marr said, adding that he favoured the government placing greater priority on approving and building major infrastructure projects faster.

DP World's Douglas Smith raises automation issue

Douglas Smith, CEO of DP World Canada, warned that the country is not where it needs to be in order to successfully switch to more east-west rather than north-side trade. "The country is full of natural resources, but if we can't efficiently get it to the customer, it's as good as goodbye," he said. "We need to automate… or we will continue to fall behind."

He noted that Canada's ports and vessels are still primarily manually operated. Fear abounds regarding the potential loss of jobs with automation. He noted the next generation's reluctance to do various labour-intensive jobs, preferring a career interfacing with technology, but union resistance remains strong and singular at each port which leads to workplace disruptions. "Why can't we bring this issue together among ports?" he asked. "As a result, Canada's productivity is not keeping up with the G7 and declining."

Mr. Smith pointed out that of the 25 top ports in the U.S., half are fully or semi-automated. "Whether we like it or not,

« Aucun navire n'est construit tout à fait comme des amitiés », a lancé Daniel-Robert Gooch, président et chef de la direction de l'Association des administrations portuaires canadiennes (AAPC), co-hôte de la conférence avec l'Administration portuaire de Windsor. Ses commentaires traduisaient l'atmosphère conviviale mais préoccupée qui régnait, vu les perspectives changeantes et encore largement incertaines des relations commerciales canado-américaines et leurs implications intérieures et mondiales.

Le lendemain, M. Salmons rappelait cette phrase d'Henry Ford : « Que vous pensiez être capable ou ne pas être capable, dans les deux cas, vous avez raison. » Il notait aussi que Ford avait lancé la première compagnie automobile du Canada, en 1904, construisant le modèle C à Windsor pour éviter les tarifs douaniers américains. Il ajoutait que le programme de la conférence était prévu pour que les ports et autres entreprises maritimes réfléchissent à ce qu'ils sont, où ils veulent aller et ce qu'ils veulent être dans l'industrie et dans le monde.

Ian Marr, président et chef de la direction de l'Administration portuaire de Nanaimo, a signalé la grande unité et la collaboration vues au sein du réseau portuaire dans la dernière année. « Et je crois que c'est ce qu'il nous faut, comme groupe et comme pays, a-t-il dit.

« Il faut que nous augmentions notre commerce, et les ports sont prêts à y aider. » Il ajoutait apprécier que le gouvernement accorde une plus grande priorité à la rapidité dans l'approbation et la construction de grands projets d'infrastructure.

Douglas Smith, de DP World, appelle à l'automatisation

Douglas Smith, PDG de DP World Canada, prévient que le pays n'est pas prêt pour mener à bien la transition vers un commerce davantage est-ouest plutôt que nord-sud. « Le pays est comblé de ressources naturelles, dit-il, mais si nous ne pouvons pas les acheminer efficacement au client, c'est en vain. Nous devons automatiser… ou nous continuerons d'être à la traîne. »

Il note que les ports et les navires du Canada mènent encore leurs opérations surtout manuellement. L'automatisation fait craindre des pertes d'emplois. Il fait remarquer que la


STERLING
FUELS
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



Douglas Smith

Doug Smith, President and CEO of DP World Canada, **stressed that Canadian ports need to offer greater automation in moving cargo to be globally competitive.**

Doug Smith, PDG de DP World Canada, **insiste que les ports canadiens doivent offrir davantage d'automatisation dans la manutention de cargaisons afin d'être concurrentiels à l'échelle mondiale.**

this is the competition," he said. "This is what Canada has to surmount from the portside to be competitively globally."

He emphasized that he's not looking to cut salaries but wants automation to move enough cargo to make salaries feasible. "Our competition is doing 400+ moves per hour, while we're 'happy' doing 60," he said. "As a result, the cargo volumes going into the U.S. via Canada represents 5% of their overall

prochaine génération est réticente à assumer divers emplois manuels, préférant une carrière à travailler avec la technologie. Cependant, la résistance des syndicats reste forte à chaque port, menant à des perturbations du travail. « Pourquoi ne pouvons-nous pas aborder cette question ensemble entre les ports, demande-t-il. En attendant, la productivité du Canada ne suit pas le rythme du G7, et elle est en baisse. »

M. Smith fait remarquer que des 25 plus grands ports américains, la moitié sont pleinement ou partiellement automatisés. « Que cela nous plaise ou non, telle est la concurrence, dit-il. C'est ce que le Canada doit surmonter, pour les ports, afin de soutenir la concurrence mondiale. »





Paul Blomerus

Paul Blomerus, CEO of Clear Seas,
suggested that vessel traffic on the Great Lakes/St. Lawrence corridor and the West Coast could increase significantly in the years ahead if many of the currently-planned projects are realized.

Paul Blomerus, PDG de Clear Seas,
estime que le trafic de navires dans le corridor Grands Lacs–Saint-Laurent et sur la côte Ouest pourrait augmenter considérablement dans les années à venir si un bon nombre de projets planifiés se réalisent.

Il insiste qu'il ne vise pas à couper des salaires, mais il voudrait que l'automatisation serve à déplacer tant de fret que les salaires soient possibles. « Notre concurrence effectue 400 mouvements ou plus à l'heure, alors que nous sommes "contents" d'en faire 60. En conséquence, les volumes de marchandises allant aux États-Unis via le Canada représentent 5 % du volume total, tandis que les marchandises arrivant au Canada via les États-Unis sont à 15 % du volume total. »

M. Smith rappelle qu'aux plus grands ports du monde, tout est numérisé et connecté en tout temps. « L'automatisation n'a pas éliminé des emplois, martèle-t-il. Elle les transforme,

throughput, whereas the cargo volumes arriving in Canada by way of the U.S. represents 15% of the overall throughput."

Mr. Smith recalled that at the world's leading ports, everything is digitized and connected at all times. "Automation doesn't get rid of jobs," he emphasized. "It transforms them, and it depends on how we do this, with plenty of wrong and right examples."



Au coeur d'une chaîne logistique vitale

At the heart of a vital supply chain

Nous sommes la société d'État fédérale qui a pour mandat d'offrir des services de pilotage sécuritaires, efficaces et durables dans les eaux du fleuve et du golfe du Saint-Laurent, ainsi que celles de la rivière Saguenay. Nous travaillons avec les deux corporations qui regroupent plus de 200 pilotes brevetés pour la conduite des navires.

We are the federal Crown corporation mandated to provide safe, efficient, and sustainable pilotage services in the waters of the St. Lawrence River and Gulf, as well as the Saguenay River. We work with the two pilot corporations representing more than 200 licensed pilots who conduct vessels through these waters.

pilotagestlaurent.gc.ca

Great Lakes Pilotage Authority

Administration de pilotage des Grands Lacs

Enabling Canadian Trade in the Great Lakes region

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

Facilitateur du commerce canadien dans la région des Grands Lacs

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

glpa-apgl.com



et le résultat dépend de la façon dont nous nous y prenons. Et il y a bien des exemples, bons et mauvais. »

Il ajoute que les entreprises ont les syndicats qu'elles méritent. Il est donc essentiel de bien traiter les travailleurs, y compris en trouvant une façon équitable de préparer la sortie pour ceux qui ne sont pas intéressés à s'adapter aux nouvelles technologies.

Paul Blomerus, PDG de Clear Seas, estime que d'ici 2040, si tous les projets planifiés sont réalisés, le trafic pourrait grimper de 60 % sur la côte Ouest de la Colombie-Britannique (2113 navires de plus par année), et de 217 % sur la côte Nord de la province (1147 navires de plus). Dans le corridor Grands Lacs–Saint-Laurent, l'augmentation serait plus modeste.

Si les 26 projets connus dans la région Grands Lacs–Saint-Laurent se concrétisent, le trafic prévu augmenterait d'ici 2030 de 34 % pour les produits agricoles (202 navires de plus), de 33 % pour les produits miniers (197 navires), de 27 % pour les conteneurs (160 navires) et de 6 % pour les marchandises diverses (34 navires).

« Il pourrait y avoir une forte augmentation par suite d'un des projets pour le trafic de conteneurs, mais généralement, les changements ne sont pas différents de ce que nous avons vu historiquement au gré de l'évolution de la conjoncture économique, dit M. Blomerus.

« Fait intéressant, le nombre de petits projets dans les secteurs des mines et de l'agriculture pourrait avoir un plus grand effet cumulatif que les grands projets, ajoute-t-il. Par exemple si un de ces projets miniers se réalise, nous pourrions voir un grand changement le long de la rivière Saguenay. À mesure que nous comprendrons mieux ces projets, il faudra que les administra-

He added that companies get the unions they deserve, so taking good care of workers is essential, which includes finding a fair way of phasing out workers who aren't interested in adapting to new technologies.

Paul Blomerus, the CEO at Clear Seas, noted that while traffic by 2040 on B.C. West Coast could jump by 60% (2,113 additional vessels) yearly, and by as much as 217% (1.147 more vessels) on the province's North coast if all currently planned projects are realized, the increase in the Great Lakes and St. Lawrence corridor is anticipated to be less dramatic.

If all the 26 identified projects in the Great Lakes and St. Lawrence region come to fruition, the vessel traffic (per commodity) by 2030 is forecasted to rise by 34% in agriculture (202 additional vessels), 33% in mining (197 vessels), 27% in containers (160 vessels) and 6% in mixed commodities (34 vessels).

"There could be a spike from one of the container traffic projects, but generally the levels are not different from the changes that we've seen historically due to economic conditions overall," Mr. Blomerus noted.

"Interestingly, the number of small projects in mining and agriculture could have a bigger cumulative effect that the large projects," he added. "So, for example, if one of those mining projects goes ahead, we could see a dramatic shift along the Saguenay River, and as we get a better understanding of those projects, the port authorities, pilots, tug operators and emergency response services will have to ensure that this additional traffic can be accommodated."





Chris Avery

Chris Avery, President and CEO of the Arctic Gateway Group, **sees a future expanded Port of Churchill playing a special role in diversifying Canada's international trade beyond the United States but acknowledged that several billions of dollars needed to be invested in railway and port upgrades.**

Chris Avery, PDG de l'Arctic Gateway Group, **entrevoit qu'un port de Churchill agrandi pourrait jouer un rôle spécial dans la diversification du commerce international du Canada au-delà des États-Unis, mais reconnaît que des milliards de dollars devront être investis dans l'infrastructure ferroviaire et portuaire.**

Chris Avery on Churchill perspectives

Chris Avery, the President and CEO of the Arctic Gateway Group (AGG), emphasized "our time is now" for government to invest in the Port of Churchill – the only North American deepwater seaport connected by land to the rest of the continent – to improve Canada's port capacities and optionality as the country seeks to double non-U.S. trade by 2035.

"Increasing Canada's non-U.S. trade by just 10% is the equivalent of four times the cargo volume capacity of the Port of Vancouver," Mr. Avery noted, quoting an EDC source.

The AGG formed by a partnership of 41 Indigenous and Bayside communities, including 29 First Nations, owns and operates the port, the Hudson Bay Railway, and the Churchill Marine Tank Farm.

Mr. Avery shared the AGG's work already done in rebuilding multiple bridges and improving operational reliability by replacing thousands of rail ties. "The railway is in its best condition ever with travel time reduced by 10% or three hours," he noted, adding that various technologies have been employed to keep it running smoothly. AI is being used to continually monitor the data obtained on rail levelness and surrounding land conditions from drones as well as the ground-penetrating radar mounted on locomotives.

"We still need to upgrade the railway to the same standards as the railways that go to Vancouver, Montreal and Prince Rupert – to able to handle 286,000 pounds of gross weight per car," Mr. Avery emphasized. "We can only handle 268,000 pounds – which is only a difference of 7-8%, but that makes a huge difference to our customers."

tions portuaires, les pilotes, les exploitants de remorqueurs et les services d'intervention en cas d'urgence s'assurent de pouvoir desservir ce trafic supplémentaire. »

Chris Avery aborde les perspectives à Churchill

Chris Avery, PDG de l'Arctic Gateway Group (AGG), a insisté que l'heure est venue pour le gouvernement d'investir dans le port de Churchill – seul port maritime nord-américain en eau profonde relié par la terre au reste du continent – pour améliorer les capacités portuaires et les options du Canada alors que le pays vise à doubler son commerce hors États-Unis d'ici 2035.

« Augmenter de seulement 10 % le commerce non américain du Canada est l'équivalent de quatre fois la capacité de fret du port de Vancouver », note M. Avery, citant une source à EDC.

AGG a été formé par un partenariat entre 41 communautés autochtones et de Bayside, y compris 29 Premières Nations. Il est propriétaire et exploitant du port, du Hudson Bay Railway et du parc de stockage Churchill Marine Tank Farm.

M. Avery a fait part du travail déjà accompli par AGG, reconstruisant divers ponts et améliorant la fiabilité opérationnelle en remplaçant des milliers de traverses de chemin de fer. « Le chemin de fer est en meilleure condition que jamais, et les temps de trajet sont réduits de 10 %, ou trois heures », dit-il. Il ajoute que diverses technologies ont été utilisées pour assurer le bon fonctionnement. L'IA est utilisée pour surveiller constamment les données sur le nivellement des rails et les conditions du terrain avoisinant obtenues avec des drones et des radars à pénétration du sol montés sur des locomotives.

« Nous devons encore amener le chemin de fer aux mêmes normes que ceux qui vont à Vancouver, Montréal et Prince Rupert – pour qu'il puisse supporter une charge de 286 000 livres de masse brute par wagon, précise M. Avery. Nous pouvons seulement supporter 268 000 livres, une différence d'à peine 7 ou 8 %, mais qui fait une grande différence pour nos clients. »

AGG estime avoir besoin de 2 à 3 milliards de dollars pour les améliorations nécessaires au chemin de fer et au port en eau profonde. D'autres, dont le premier ministre du Manitoba Wab Kinew, croient cependant que le chiffre est bien plus élevé. Ils incluent toutefois des plans pour un méga-portail qui comprendrait un terminal GNL en mer et un lien par pipeline.



Alan Arcand

Alan Arcand, Chief Economist of the Canadian Manufacturers & Exporters, **reviewed the overall impact of the tariff war ignited by the Trump administration, including delays of investments and a projected total hit of $50 billion on the Canadian economy to the end of this year.**

Alan Arcand, économiste principal de Manufacturiers et Exportateurs du Canada, **a fait le point sur les répercussions globales de la guerre tarifaire lancée par l'administration Trump. Des investissements ont été retardés, et selon des projections, le coût pour l'économie canadienne pourrait atteindre 50 milliards de dollars d'ici la fin de l'année.**

M. Avery constate que l'infrastructure municipale de Churchill peut desservir une population de 5000 habitants, alors qu'il n'y en a actuellement que 1000, et que la région est amplement dotée en hydroélectricité propre et en fibre optique.

Quant à l'avenir, il est prévu que des couloirs de navigation seront praticables toute l'année sans brise-glaces d'ici la fin du siècle. « Fednav nous a dit avoir déjà des navires qui pourraient naviguer toute l'année, et que l'efficacité de ses nouveaux navires dans la glace est en constante amélioration, rapporte M. Avery. Cependant, la Garde côtière dit qu'elle ne peut envoyer personne en cas d'incident. Il faudrait donc que davantage de ressources soient envoyées à Churchill. »

Répercussions binationales des tarifs douaniers américains

Alan Arcand, économiste principal de Manufacturiers et Exportateurs du Canada, a fait le point sur les répercussions des tarifs douaniers américains. Il avance que selon les projections, la guerre commerciale avec les États-Unis coûtera au total quelque 50 milliards de dollars ou 2 % du PIB, soit en moyenne 1200 $ par Canadien.

Les répercussions sont concentrées à 20 % sur le secteur manufacturier, même si celui-ci représente moins de 10 % de l'économie canadienne. « L'administration Trump veut déplacer l'activité manufacturière du Canada aux États-Unis », affirme M. Arcand.

Bien que le coût soit conséquent, il pourrait être bien pire s'il n'y avait pas l'ACEUM. « Seulement environ 14 % de nos biens sont soumis à des tarifs très importants », explique-t-il. Il ajoute que le pourcentage augmente avec les tarifs de 50 % au titre de l'article 338 entrés en vigueur le 22 août, sur un éventail de produits y compris lait, vin et véhicules motorisés.

Alors que jusqu'en mai dernier, le taux moyen que payaient les Canadiens en tarifs sous l'ACEUM était encore un des plus bas au monde (3,1 %), toute augmentation est dommageable alors que 75 des exportations canadiennes vont au sud. Avec les tarifs de l'article 338, le taux atteindra en moyenne 5,5 %.

Un sondage mené en août auprès des fabricants touchés par les tarifs révèle qu'ils adoptent des moyens de défense : 61 %

The AGG estimates needing between $2 billion and $3 billion for the needed railway and deepwater port upgrades, but others, including Manitoba Premier Wab Kinew, place the figure much higher but those estimates can also include more elaborate plans for a mega-gateway that would include an offshore LNG terminal and related pipeline.

Mr. Avery observed that Churchill's municipal infrastructure, capable of supporting 5,000 people, currently has only 1,000 residents, and the area has ample clean hydroelectricity and fibre optics.

Looking forward, it's expected that sea lanes will be open year-round without ice breakers by the end of the century. "Fednav has told us that it already has vessels that could operate year-round and the performance of its new ships in ice also constantly improving," Mr. Avery shared. "But the Coast Guard says it can't send anyone if there's an incident – so we do need more assets sent to Churchill."

Impacts of U.S tariffs bi-nationally...

An overall picture of U.S. tariff impacts was provided by Alan Arcand, chief economist at the Canadian Manufacturers & Exporters. He said the total hit of the U.S. trade war projected to the end of this year is about $50 billion or 2% of GDP which – if distributed equally – amounts to $1,200 per Canadian.

Of the tariff impacts, 20% is concentrated on manufacturing, even though it represents less than 10% of the Canadian economy. "The Trump administration wants to move manufacturing from Canada to the U.S.," Arcand said.

Even though the hit is significant, it would be a lot worse without CUSMA. "It's only about 14% of our goods that are facing pretty significant tariffs," Mr. Arcand explained, adding

that the percentage is increasing with the 50% tariffs under Section 338 which took effect August 22nd on a range of products that include dairy, wine and motor vehicles.

While the average rate that Canadians are paying on tariffs under CUSMA was still one of the lowest in the world (3.1%) as of this past May, any increase is damaging with 75% of Canadian exports heading south. Under Section 338, the tariff rate will average 5.5%.

An August survey of manufacturers affected by the tariffs shows they're taking a defensive position with 61% delaying investments, 55% reducing production, and 46% indicating they will attempt to move some production to the U.S. "Almost half (47%) are seeking new customers in Canada," Mr. Arcand added. "And about a third (36%) are seeking new export markets outside the U.S., which is important to ports."

The impact of tariffs extends to the U.S. where manufacturing investments are down approximately 30% over the last 18 months, compared to being 17% lower in Canada. "If you think the U.S. putting tariffs on Canada is going to reshore manufacturing to the U.S., I'd disagree," Mr. Arcand noted. "There's too much uncertainty, with tariffs raising costs, and if you build anything with aluminum or steel, the U.S. is the most expensive place in the world to make those products."

Urgency of accelerating east-west infrastructure

Mr. Arcand indicated that Canada's fast rise in exports is primarily due to the demand for gold as a safe asset in the global uncertainty caused by the Trump administration. "Even though we've seen rapid diversification in other exports… it's going to take a lot more effort to double our non-U.S. exports by 2035," he said. "We need to invest great amounts in our east-west infrastructure, and we need to do it at accelerated pace."

Major infrastructure projects have already delivered results in terms of steep increases in oil, propane and LNG exports to Asian markets. "It shows the possibilities when key investments are made," Mr. Arcand said. "The two main asks of manufacturing are for the government to improve the reliability of transportation infrastructure and introduce better mechanisms to prevent labour disruptions – and there are signs that both of these are coming."

He warned that U.S.-Canada trade dispute is drawing away the attention of other important developments. Of the current global demand for 100 million vehicles, for example, China already has the capacity to produce 55 million. China is already 75% of all electric cars globally.

"Artificial intelligence will certainly reshape the world in the coming years and raises certain serious concerns and challenges," he added. "These are global challenges best solved by global cooperation, but instead we're focused on a self-defeating and harmful trade war."

Port Saint John hosting Ports Canada 2027

Next year's annual ACPA conference will be held September 14-17 at Saint John, New Brunswick's Bay of Fundy port where delegates will get a first-hand look at major developments in recent years. Highlights have included completion of the West Side Modernization project, fast-growing container cargo and the newly-opened Americold $100 million import-export cold storage facility.

retardent des investissements, 55 % réduisent la production, et 46 % tenteront de déplacer une partie de la production aux États-Unis. « Près de la moitié (47 %) cherchent de nouveaux clients au Canada, ajoute M. Arcand. Et environ le tiers (36 %) cherchent de nouveaux marchés d'exportation hors des États-Unis, ce qui est important pour les ports. »

Les tarifs ont aussi des répercussions aux États-Unis, où les investissements dans le secteur manufacturier sont en baisse d'environ 30 % sur les 18 derniers mois, en comparaison d'une baisse de 17 % au Canada. « Si vous croyez que les tarifs américains imposés au Canada vont rapatrier de l'activité manufacturière aux États-Unis, je ne le pense pas, dit M. Arcand. Il y a trop d'incertitude. Les tarifs augmentent les coûts. Et si vous fabriquez quelque chose avec de l'aluminium ou de l'acier, les États-Unis sont le lieu le plus cher au monde pour le faire. »

L'urgence d'accélérer l'infrastructure est-ouest

M. Aracand indique que la forte augmentation des exportations canadiennes est surtout attribuable à la demande d'or comme valeur refuge face à l'incertitude mondiale causée par l'administration Trump. « Même si nous avons vu une diversification rapide d'autres exportations… il faudra bien plus d'efforts pour doubler nos exportations hors États-Unis d'ici 2035, estime-t-il. Nous devons investir de grands montants dans notre infrastructure est-ouest, et nous devons le faire rapidement. »

De grands projets d'infrastructure ont déjà produit des résultats, avec de fortes augmentations des exportations de pétrole, de propane et de GNL vers les marchés asiatiques. « Voilà qui montre les possibilités, quand des investissements judicieux sont faits, dit M. Arcand. Les deux souhaits principaux du secteur manufacturier sont que le gouvernement améliore la fiabilité de l'infrastructure des transports et qu'il adopte de meilleurs mécanismes pour éviter les conflits de travail – et il y a des signes que les deux seront satisfaits. »

Il prévient que le conflit commercial entre les États-Unis et le Canada détourne l'attention d'autres développements importants. Sur la demande mondiale actuelle de 100 millions de véhicules, par exemple, la Chine a déjà la capacité d'en produire 55 millions. La Chine représente déjà 75 % des voitures électriques au monde.

« L'intelligence artificielle va certainement transformer le monde dans les prochaines années, et elle crée de grandes préoccupations et de grands défis, ajoute-t-il. Il s'agit de défis mondiaux qui seraient le mieux relevés par une coopération mondiale. Au lieu, nous concentrons notre attention sur une guerre commerciale contre-productive et néfaste. »

Port Saint John accueillera Ports Canada 2027

La conférence annuelle 2027 de l'AAPC se tiendra du 14 au 17 septembre à Saint John, le port de la baie de Fundy au Nouveau-Brunswick. Les délégués pourront y constater les grands développements des dernières années. En particulier, le projet de modernisation du côté ouest a été achevé, le trafic de conteneurs est en forte augmentation et l'installation réfrigérée d'import-export d'Americold – un projet de 100 millions de dollars – vient d'être ouverte.



From the left / De la gauche:
Daniel-Robert Gooch, President & CEO, Association of Canadian Port Authorities / PDG, Association des administrations portuaires canadiennes; **Peter Berry**, Windsor Port Authority Harbour Master, honoured with the Medal of Merit / Capitaine de port, Administration portuaire de Windsor, récipiendaire de la Médaille du mérite de l'AAPC; **Steve Salmons**, President & CEO, Windsor Port Authority / PDG, Administration portuaire de Windsor.

Peter Berry reçoit la Médaille du mérite 2026 de l'AAPC

En reconnaissance de ses décennies de leadership, de service et d'engagement envers la communauté maritime canadienne, l'Association des administrations portuaires canadiennes a décerné sa Médaille du mérite 2026 à Peter Berry, vice-président des opérations et capitaine de port au Port de Windsor. La présentation a été faite pendant la conférence Ports Canada 2026.

« La carrière de Peter Berry reflète ce que le secteur portuaire et maritime canadien a de meilleur à offrir : le service, le professionnalisme et le leadership », a déclaré Daniel-Robert Gooch, PDG de l'AAPC.

À titre de vice-président des opérations et capitaine de port au Port de Windsor, M. Berry agit comme principal agent du contrôle de la circulation, agent principal de l'application de la loi, agent du développement portuaire et agent principal de la sûreté portuaire.

M. Berry a assumé les fonctions de vice-président du comité exécutif du U.S. Coast Guard Southeast Michigan Area Maritime Security Committee, y compris de plusieurs sous-comités; de président du Comité de sûreté de l'AAPC; et de membre du comité exécutif du Comité national de sûreté portuaire.

Sa carrière lui a valu plusieurs distinctions, y compris de la Garde côtière américaine et y compris la Médaille canadienne du maintien de la paix, la Médaille du service extérieur de Douanes Canada, la Médaille de la Force de protection des Nations Unies et la Médaille du jubilé d'or de la reine Elizabeth II.

Peter Berry awarded 2026 ACPA Medal of Merit

Recognizing his decades of leadership, service and commitment to Canada's marine community, the Association of Canadian Port Authorities awarded Peter Berry, VP Operations and Harbour Master at the Port of Windsor the 2026 ACPA Medal of Merit during the Ports Canada 2026 Conference.

"Peter Berry's career reflects the best of Canada's port and maritime sector: service, professionalism and leadership," said Daniel-Robert Gooch, ACPA President and CEO.

As VP Operations and Harbour Master for the Port of Windsor, Mr. Berry served as the port's primary Traffic Control Officer, Chief Enforcement Officer, Port Development Officer and Lead Port Security Officer.

Mr. Berry acted as Vice-Chair of the Executive Committee of the U.S. Coast Guard Southeast Michigan Area Maritime Security Committee, including several subcommittees; Past Chair of the ACPA Security Committee; and an executive member of the National Ports Security Committee.

His career has also earned him a number of honours, including from the U.S. Coast Guard, the Canadian Peacekeeping Service Medal, the Canada Customs Foreign Service Medal, the United Nations Protection Force Medal, the Queen Elizabeth II Golden Jubilee Medal.

Visual Summary of Lively Networking
Résumé visuel d’un échange de contacts animé





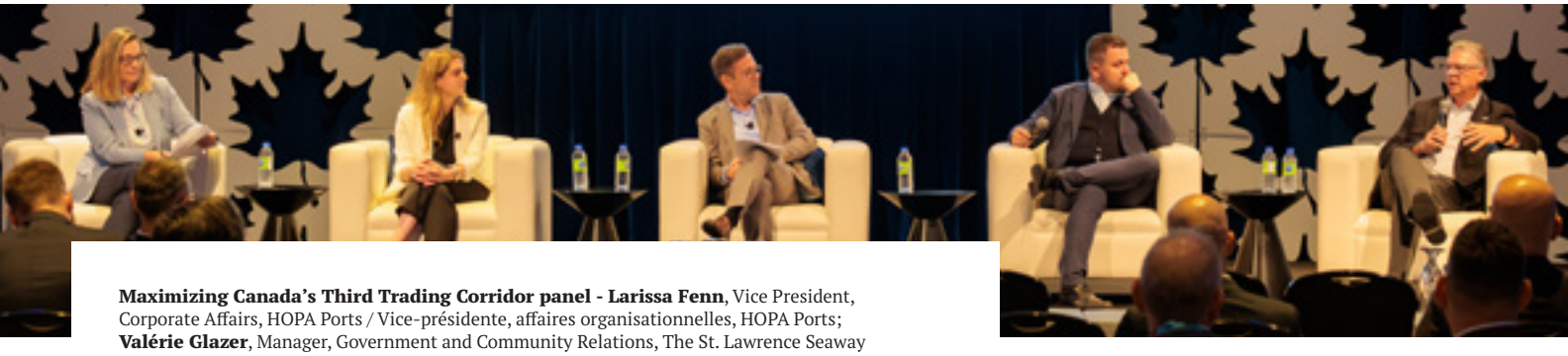








Windsor-Detroit: A Cross-Border Partnership panel - Dale Foote, Superintendent, RCMP “O” Division OIC / Surintendant, GRC, Division « O », officier responsable; **J.J. Chayeski**, Canada Border Services Agency / Agence des services frontaliers du Canada; **Peter Berry**, Vice President, Operations and Harbour Master, Port of Windsor / Vice-président, opérations, et capitaine de port, Port de Windsor; William Carroll, U.S. Customs and Border Protection / Service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis; **Andrew Randall**, Inspector, Windsor Police / Inspecteur, Police de Windsor; **Caren Damon**, Captain, U.S. Coast Guard, Sector Detroit Commander / Capitaine, Garde côtière des États-Unis, commandante du secteur de Détroit.



Maximizing Canada’s Third Trading Corridor panel - Larissa Fenn, Vice President, Corporate Affairs, HOPA Ports / Vice-présidente, affaires organisationnelles, HOPA Ports; **Valérie Glazer**, Manager, Government and Community Relations, The St. Lawrence Seaway Management Corporation / Gestionnaire, relations gouvernementales et communautaires, Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent; **Alexandre Beauchamp-Parent**, Desgagnés; **Julien Baudry**, Vice President, Strategic Affairs and Communications, Port of Montreal / Vice-président aux affaires stratégiques et aux communications, Port de Montréal; **David Gutheil**, Chief Operating Officer, Port of Cleveland / Chef de l’exploitation, Port of Cleveland.



Mike Kelloway, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport of Canada / Secrétaire parlementaire du ministre des Transports du Canada; and **Daniel-Robert Gooch**, President & CEO, ACPA / PDG, AAPC.





Leo Ryan

Canada's accelerating vibrant project cargo sector

Croissance accélérée du secteur des cargaisons spéciales au Canada





Renewable energy projects are creating strong momentum. A good example is shown in LOGISTEC's handling of wind turbine components for various wind farm developments through the Port of Mulgrave in the Strait of Canso.

Les projets d'énergie renouvelable créent un fort élan. Un bon exemple en est la manutention de composants d'éoliennes par LOGISTEC, au port de Mulgrave dans le détroit de Canso, pour divers projets de parcs éoliens.

Across the vast maritime sector encompassing the West Coast, the Great Lakes-St. Lawrence corridor, the Atlantic coast and the remote Arctic region, there is a striking impression that Canada has become one of the world's fastest-growing project and heavy lift markets. The evidence is everywhere - illustrated by the growing presence of multi-purpose vessels (MPVs) in many ports, by terminal operators rapidly responding to new niche business, and logistics enterprises capturing or eyeing new opportunities.

The whole process, of course, is driven by robust demand and investments for energy, critical minerals and large-scale infrastructure projects that are being accelerated under the federal Carney government's recently-elaborated comprehensive economic sovereignty and trade diversification strategy.

On the energy front, renewable energy development is sharing the limelight with fossil energy and pipeline projects.

According to the Canadian Renewable Energy Association (CanREA), Canada's installed capacity of wind energy, solar energy & energy storage is now more than 25 GW, up by 56% in the last five years.

"The momentum is building fast. We expect Canada's installed wind, solar, and energy storage capacity to grow by a third in the next four years and double in the next decade," says Vittoria Bellissimo, CanREA's President and CEO. "At CanREA, we are working hard to clear the path ahead and reduce the friction to building clean energy projects from coast to coast."

Dans le vaste secteur maritime englobant la côte Ouest, le corridor Grands Lacs–Saint-Laurent, la côte atlantique et la lointaine région arctique, il se dégage l'impression saisissante que le Canada est devenu un des marchés qui connaît la plus forte croissance au monde pour les cargaisons spéciales et les charges lourdes. On le voit partout, que ce soit la présence croissante de navires polyvalents dans de nombreux ports, la rapidité avec laquelle des exploitants de terminaux s'adaptent à de nouveaux créneaux, la volonté d'entreprises de logistique de saisir de nouvelles possibilités.

Évidemment, le tout est propulsé par la forte demande d'énergie et de minéraux critiques et par les investissements qui y sont consacrés ainsi qu'à de grands projets d'infrastructure. Le mouvement est accéléré par la stratégie du gouvernement fédéral en matière de souveraineté économique et de diversification du commerce international.

En matière d'énergie, le développement du renouvelable partage la vedette avec des projets d'énergie fossile et de pipeline.

Selon l'Association canadienne de l'énergie renouvelable (CanREA), la puissance installée d'énergie éolienne, d'énergie solaire et de stockage d'énergie au Canada dépasse maintenant les 25 GW, en hausse de 56 % depuis cinq ans.

« L'élan s'accélère rapidement, affirme Vittoria Bellissimo, présidente et chef de la direction de CanREA. D'après nos prévisions, la puissance installée dans les filières de l'éolien, du solaire et du stockage d'énergie au Canada devrait augmenter d'un tiers dans les quatre prochaines années, et doubler au cours de la prochaine décennie. CanREA s'emploie à ouvrir la voie à la réalisation de projets d'énergie propre d'un océan à l'autre. »



©LOGISTEC

Frank Robertson

Frank Robertson, President, Canada & Great Lakes at LOGISTEC emphasizes:
"Demand for our specialized project cargo handling has remained strong even while trade uncertainty and tariffs continue to affect certain sectors."

Frank Robertson, président de LOGISTEC pour le Canada et les Grands Lacs, insiste:
« La demande pour nos services spécialisés de manutention de cargaisons spéciales est restée forte même quand l'incertitude liée au commerce international et aux tarifs douaniers affecte certains secteurs. »

LOGISTEC SIGNIFICANTLY ENLARGING ITS FOOTPRINT

Analyzing the evolution of market trends, Frank Robertson, President, Canada & Great Lakes at LOGISTEC, began by noting: "North America's energy sector continues to be a major driver of demand for project cargo and heavy-lift logistics.

"Investments in renewable energy, electric grid modernization, critical minerals, and energy storage infrastructure are generating significant opportunities for Enstructure and LOGISTEC, and our supply chain partners who handle oversized and complex cargo," he told *Maritime Magazine*.

Evoking several key projects on its Canadian network, Mr. Robertson said: "One of the most notable trends has been the growth of Battery Energy Storage System (BESS) projects. LOGISTEC recently moved the first wave of 700 BESS units through the Port of Montréal where they were loaded to barge and travelled to Port of Johnstown and the Niagara region, where they were offloaded and trucked to large energy storage projects currently under development in Ontario.

"Weighing more than 40 MT each, they are a critical component for improving grid reliability, storing energy, and supporting Canada's broader energy growth objectives. Safe and efficient execution requires detailed planning, specialized lifting equipment, regulatory expertise, and close coordination between marine, trucking, rail, barge and project partners, all areas that Enstructure and LOGISTEC are known for in the industry."

"Renewable energy projects are also creating strong momentum, especially in Atlantic Canada, Mr. Robertson said. "Through the (Strait of Canso) Port of Mulgrave, Nova Scotia, LOGISTEC has handled complex and high-value wind turbine components for multiple wind farm developments. Projects like these involve the discharge, storage, and transportation of blades, towers, and nacelles destined for sites throughout the maritime provinces."

LOGISTEC AUGMENTE SENSIBLEMENT SON EMPREINTE

Analysant l'évolution des tendances du marché, Frank Robertson, président de LOGISTEC pour le Canada et les Grands Lacs, commence par une constatation : « Le secteur nord-américain de l'énergie continue d'être un grand moteur de demande pour la logistique de cargaisons spéciales et le charges lourdes.

« Les investissements dans l'énergie renouvelable, la modernisation du réseau électrique, les minéraux critiques et l'infrastructure de stockage d'énergie engendrent de grandes possibilités pour Enstructure et LOGISTEC, et pour nos partenaires de la chaîne d'approvisionnement qui manutentionnent des cargaisons surdimensionnées et complexes », a-t-il dit au *Maritime Magazine*.

Et d'ajouter, évoquant divers projets importants dans son réseau canadien : « Une des tendances les plus notables a été l'essor des projets de systèmes de stockage d'énergie par batterie [SSEB]. LOGISTEC a récemment transporté la première série de 700 unités de SSEB au port de Montréal, où elles ont été chargées sur des chalands à destination du port de Johnstown et de la région du Niagara, pour être ensuite déchargées et acheminées par camion jusqu'à de grands projets de stockage d'énergie en Ontario.

« Pesant plus de 40 tonnes chacune, elles sont des composants vitaux en vue de rehausser la fiabilité des réseaux, stocker l'énergie et contribuer aux objectifs du Canada visant le développement de l'énergie. L'exécution sûre et efficace exige une planification méticuleuse, de l'équipement de levage spécialisé, une bonne connaissance de la réglementation et une étroite coordination entre les partenaires – dans le transport maritime, ferroviaire, routier et par chaland, et dans les projets. Dans tous ces domaines, Enstructure et LOGISTEC ont acquis une renommée au sein de l'industrie.

« Les projets d'énergie renouvelable créent aussi un fort élan, surtout au Canada atlantique, dit M. Robertson. Au port de Mulgrave [dans le détroit de Canso], en Nouvelle-Écosse, LOGISTEC a manutentionné des composants d'éoliennes complexes et de grande valeur pour divers projets de parcs éoliens. Dans de tels projets, il faut décharger, entreposer et transporter des pales, des tours et des nacelles destinées à divers sites dans les provinces maritimes. »

PERSPECTIVES RAYONNANTES DANS L'ARCTIQUE

La région de l'Arctique continue d'être très importante pour LOGISTEC.

« La région de l'Arctique canadien présente encore un potentiel de croissance pour les cargaisons spéciales et la logistique spécialisée, dit M. Robertson. Avec nos partenaires dans l'Arctique, y compris Desgagnés, Fednav et NEAS, nous appuyons des projets miniers dans le Nord et assurons l'approvisionnement de communautés via des ports comme Trois-Rivières, Sept-Îles, Corner Brook.

« Nous développons aussi de nouveaux services intéressants dans l'Arctique en réponse à une demande accrue dans les secteurs des mines, de la défense, du logement, de l'infrastructure et de l'énergie propre. Comme l'activité économique continue de croître dans le Nord, l'expertise arctique, l'infrastructure portuaire et les capacités en logistique intégrée de notre entreprise nous situent à l'avant-plan sur un des marchés des plus uniques et stratégiques du Canada en matière de transport.

« La demande pour nos services spécialisés de manutention de cargaisons spéciales est restée forte même quand l'incertitude liée au commerce international et aux tarifs douaniers affecte certains secteurs. Notre stratégie a toujours été de maintenir un portefeuille diversifié de produits plutôt que de compter sur un seul segment de marché. Comme nous travaillons avec un éventail de cargaisons, que ce soit composants et batteries pour l'énergie renouvelable, acier, produits forestiers, vrac et équipement industriel, nous sommes bien placés pour nous adapter selon les perturbations et courants changeants du commerce. »

BBC CHARTERING PREND DE L'ÉLAN

En abordant le quatrième trimestre de 2026, Marko Stampehl, responsable mondial du marketing et des relations publiques chez BBC Chartering, fait le point : « BBC Chartering a

GROWING ARCTIC PERSPECTIVES

The Arctic region, meanwhile, remains a major focus for LOGISTEC.

As shared by Mr. Robertson, "Canada's Arctic continues to represent a growth opportunity for project cargo and specialized logistics. Through our Arctic partners including Desgagnés, Fednav and NEAS, we support northern mining projects and resupply to communities through many ports like Trois-Rivieres, Sept-Iles, Corner Brook.

"We are also developing exciting new Arctic services to address increased demand for mining, defense, housing, infrastructure and clean-energy development across the region. As economic activity in the North continues to expand, our company's Arctic expertise, port infrastructure and integrated logistics capabilities position us at the forefront of one of Canada's most unique and strategically important transportation markets."

In conclusion, Mr. Robertson stressed: "Demand for our specialized project cargo handling has remained strong even while trade uncertainty and tariffs continue to affect certain sectors. Our strategy has always been to maintain a diverse commodity portfolio rather than relying on a single market segment. Because we handle a broad range of cargoes, from renewable energy components and batteries to steel, forest products, bulk commodities, and industrial equipment, we are well positioned to adapt to disruptions and changing trade flows."

BBC CHARTERING BUILDING STRONG MOMENTUM

As 2026 entered the fourth quarter, Marko Stampehl, Global Head of Marketing & Public Relations, indicated that "BBC Chartering can look back on another year of resilient performance in an increasingly complex global trading environment.

Strong activity is anticipated in 2027 in mining, renewable energy, conventional energy and major infrastructure projects across Canada, says Marko Stampehl, Global Head of Marketing & Public Relations of BBC Chartering.

Une forte activité est prévue dans les secteurs des mines, de l'énergie renouvelable, de l'énergie conventionnelle et des grands projets d'infrastructure partout au Canada, affirme Marko Stampehl, responsable mondial du marketing et des relations publiques chez BBC Chartering.



©RÉNÉ BEAUCHAMP

"Despite geopolitical uncertainty, evolving supply chains and trade policy challenges, the project cargo and heavy lift sector has continued to play a vital role in industrial development, renewable energy projects, and infrastructure investments worldwide. Canada remains a key market for BBC Chartering."

Reviewing market developments to *Maritime Magazine*, Mr. Stampehl stated: "Throughout 2026, our vessels were a familiar sight on the Great Lakes, the St. Lawrence Seaway and along Canada's Atlantic and Pacific coasts, transporting project cargoes for the energy, mining, infrastructure and manufacturing sectors.

"Continued investments in resource development, clean energy and transportation infrastructure have supported steady demand for specialized breakbulk and heavy lift shipping services."

"A visible example of this commitment," Mr. Stampehl said, "has been the growing presence of the company's LakerMax vessels. During 2026, these highly versatile ships extended their reach deep into the western Great Lakes, calling at ports such as Duluth, Minnesota, and Thunder Bay, Ontario. Designed to maximize cargo intake while meeting the dimensional restrictions of the Great Lakes and St. Lawrence system, the LakerMax vessels are ideally suited to serving North American project cargo markets while also trading globally.

"Their increasing presence highlights BBC Chartering's long-term confidence in the region and the strategic importance of the Great Lakes as a gateway linking global manufacturing centres with inland Canadian and U.S. industries."

A recent highlight was the maiden voyage in October of the BBC Philippines which transported four huge LNG tanks built in Europe across the St.Lawrence/Great Lakes corridor for unloading at Fincantieri Bay Shipbuilding in Sturgeon Bay, Wisconsin.

LONG-TERM DEMAND OUTLASTS TRADE DISPUTES

Turning to the ongoing trade war ignited by the U.S. Trump Administration and the market outlook for 2027, Mr. Stampehl observed: "International trade and tariff discussions remained a key topic throughout 2026. While trade disputes can create uncertainty and occasionally influence cargo flows, long-term demand for project cargo transportation continues to be driven primarily by investments in energy, industrial production, and infrastructure. Experience has shown that markets adapt, supply chains evolve and cargoes continue to move. In some cases, changing trade patterns even create new opportunities as companies seek alternative sourcing and production locations.

"Looking ahead to 2027, BBC Chartering remains cautiously optimistic. Strong activity is expected in mining, renewable energy, conventional energy, and major infrastructure projects across Canada. Supported by a robust operational platform, an expanding LakerMax presence and close cooperation with customers and partners, BBC Chartering looks forward to continuing its role as a trusted transportation provider for Canadian industries and global project developments alike."

connu une nouvelle année de performance résiliente, dans un contexte de plus en plus complexe pour le commerce mondial.

« Malgré l'incertitude géopolitique, les chaînes d'approvisionnement en mutation et les défis posés par les politiques commerciales, le secteur des cargaisons spéciales et des charges lourdes a continué de jouer un rôle vital dans le développement industriel, les projets d'énergie renouvelable et les investissements d'infrastructure partout dans le monde. Le Canada est toujours un marché clé pour BBC Chartering. »

En discussion avec le *Maritime Magazine*, M. Stampehl a passé en revue les développements sur le marché : « Tout au long de 2026, nos navires étaient bien en vue sur les Grands Lacs, sur la Voie maritime du Saint-Laurent et le long des côtes atlantique et pacifique du Canada, transportant des cargaisons spéciales pour les secteurs de l'énergie, des mines, de l'infrastructure et de la fabrication.

« Les investissements soutenus dans la mise en valeur des ressources, l'énergie propre et l'infrastructure des transports ont étayé la demande de services spécialisés de transport de marchandises générales et de charges lourdes.

« La présence croissante de nos navires LakerMax en est un signe évident, dit M. Stampehl. En 2026, ces navires très polyvalents ont étendu leur rayon d'action loin dans les Grands Lacs de l'ouest, faisant escale à des ports comme Duluth, au Minnesota, et Thunder Bay, en Ontario. Conçus pour maximiser la capacité de chargement en respectant les dimensions maximales pour le réseau Grands Lacs–Saint-Laurent, les LakerMax conviennent idéalement pour les marchés nord-américains de cargaisons spéciales tout en pouvant servir pour les marchés mondiaux.

« Leur présence croissante illustre la confiance à long terme de BBC Chartering dans la région et l'importance stratégique des Grands Lacs pour relier les centres manufacturiers mondiaux et les industries canadiennes et américaines. »

Événement marquant, le *BBC Philippines* a récemment fait son voyage inaugural en transportant quatre énormes réservoirs de GNL construits en Europe. Il a transité par le corridor Saint-Laurent–Grands Lacs et déchargé sa cargaison au chantier Fincantieri Bay Shipbuilding à Sturgeon Bay, au Wisconsin.

LA DEMANDE À LONG TERME SURVIT AUX DIFFÉRENDS COMMERCIAUX

M. Stampehl exprime des nuances quant aux effets de la guerre commerciale lancée par l'administration du président Trump sur les perspectives du marché en 2027 : « Les discussions au sujet du commerce international et des tarifs douaniers ont été de toute actualité en 2026. Alors que les différends commerciaux peuvent créer de l'incertitude et parfois influencer les flux de marchandises, la demande à long terme de transport de cargaisons spéciales continue d'être fonction principalement des investissements dans l'énergie, la production industrielle et l'infrastructure. L'expérience a montré que les marchés s'adaptent, que les chaînes d'approvisionnement évoluent et que les cargaisons continuent de circuler. Dans certains cas, l'évolution du commerce crée même de nouvelles possibilités, alors que les entreprises cherchent de nouvelles sources d'approvisionnement et de nouveaux lieux de production.

ENSTRUCTURE | LOGISTEC

One of North America's Largest Terminal and Logistics Networks

Operating 106 marine terminals across 30 states and provinces



ENSTRUCTURE.COM | LOGISTEC.COM

SPLIETHOFF SEEING BRISK ACTIVITY MOVING EQUIPMENT

Sten Konst, head of Spliethoff's Atlantic and Great Lakes Department, reports that "in general 2026 has been an unusually busy year for us. Steel volumes to the US look low, while Canada is holding up well. Our weight is increasingly on project and general cargo, and that side has been very strong.

"One highlight: we were awarded a project moving tunnel boring equipment to Canada across four vessels to different ports on Lake Ontario, sailing in July, August and late September.

"We also continue to see large demand for equipment tied to data center construction in the US, mainly power generation and associated equipment, and we expect this to be a strong market for the coming years. The outlook for the rest of the year is positive, helped by the strong export market and the high demand for grain shipments back to Europe."

FEDNAV'S GROWING TRADE IN PROJECT CARGO

Project cargo has become an increasingly important part of Fednav's European trade portfolio, reflecting growing demand for specialized transportation solutions serving North America's industrial, infrastructure and energy sectors.

"While we've long been recognized for our expertise in bulk commodities and steel transportation, our ability to handle oversized and non-containerized cargo through the St. Lawrence Seaway and Great Lakes system has positioned us as a trusted partner for complex project shipments," Chad Christie, Vice President, Asset and Business Development, commented to *Maritime Magazine*.

Through its FALLine service, which has connected Northern Europe with Great Lakes markets for more than six decades, Fednav provides customers with direct access to key manufacturing and industrial centres across the region.

"In recent years, demand has increased for a wide range of project cargoes, including wind energy components, transformers, large brewery tanks, excavators, tractors, and specialized industrial equipment," Mr. Christie noted, adding: "In 2025 alone, Fednav transported more than 6,000 freight tons of machinery, including crane parts, presses, motors, industrial tanks and spare parts destined for manufacturing, mining and industrial customers throughout North America."

Mr. Christie stressed that every project cargo shipment presents unique challenges and requires careful planning, from stowage design and cargo securing to coordination with ports, terminals and inland logistics providers. "Our experience in managing these complexities, combined with the flexibility of our parceling services, allows us to deliver tailored transportation solutions for cargoes that do not fit conventional shipping models.

"As investment continues in industrial development, infrastructure modernization and energy projects, we see strong opportunities for continued growth in the project cargo segment and remain committed to helping customers move critical cargo safely, efficiently and reliably."

« Pour 2027, BBC Chartering reste prudemment optimiste. Selon les prévisions, l'activité sera vive dans les secteurs des mines, de l'énergie renouvelable, de l'énergie conventionnelle et des grands projets d'infrastructure partout au Canada. Grâce à une plateforme opérationnelle robuste, une présence accrue de LakerMax et une étroite coopération avec clients et partenaires, BBC Chartering continuera de jouer son rôle de fournisseur de services de transport de confiance tant pour les industries canadiennes que pour des projets mondiaux. »

VIVE ACTIVITÉ DE TRANSPORT D'ÉQUIPEMENT POUR SPLIETHOFF

Sten Konst, dirigeant des opérations dans l'Atlantique et les Grands Lacs de Spliethoff, rapporte que « globalement, 2026 a été une année exceptionnellement occupée pour nous. Les volumes d'acier vers les États-Unis paraissent faibles, alors que le Canada tient bon. Nous misons de plus en plus sur les cargaisons spéciales et les marchandises générales, qui vont très bien.

« Un point saillant : nous avons obtenu un projet de transport d'équipement de forage de tunnels sur quatre navires jusqu'à divers ports du lac Ontario en juillet, août et fin septembre.

« Nous continuons aussi de voir une forte demande d'équipement pour la construction de centres de données aux États-Unis, surtout de l'équipement de production électrique et matériel connexe, et nous prévoyons que ce sera un bon marché dans les années à venir. Les perspectives pour le reste de l'année sont positives, avec un solide marché exportateur et une forte demande d'expédition de céréales au retour vers l'Europe. »

CARGAISONS SPÉCIALES EN HAUSSE POUR FEDNAV

Les cargaisons spéciales sont devenues un élément de plus en plus important du commerce européen de Fednav. La demande est en hausse pour des solutions de transport spécialisé au service des secteurs nord-américains de l'industrie, de l'infrastructure et de l'énergie.

« Nous sommes reconnus depuis longtemps pour notre expertise du transport de vrac et d'acier, et notre capacité de transporter des cargaisons surdimensionnées et non conteneurisées sur le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent font de nous un partenaire de confiance pour des expéditions complexes », a dit au *Maritime Magazine* Chad Christie, vice-président, Actifs et développement des affaires.

Avec son service FALLine qui relie l'Europe du Nord et les marchés des Grands Lacs depuis plus de six décennies, Fednav fournit à ses clients un accès direct à d'importants centres manufacturiers et industriels dans toute la région.

« Ces dernières années, la demande a augmenté pour un éventail de cargaisons spéciales, y compris composants pour l'énergie éolienne, transformateurs, grandes cuves de brassage, excavatrices, tracteurs et équipement industriel spécialisé, note M. Christie. Seulement en 2025, Fednav a transporté plus de 6000 tonnes de machinerie, dont pièces de grues, presses, moteurs, réservoirs industriels et pièces de rechange pour des clients des secteurs manufacturier, minier et industriel dans toute l'Amérique du Nord. »

M. Christie insiste que chaque cargaison spéciale présente ses propres défis et exige une planification soigneuse, que ce soit pour le rangement et l'arrimage de la cargaison ou pour la coordination avec les ports, les terminaux et les fournisseurs de services logistiques à terre. « Notre expérience à gérer



©THUNDER BAY PORT AUTHORITY

Fednav vessel pictured delivering a big shipment of steel coil at the Port of Thunder Bay.

Un navire de Fednav livre une importante cargaison de bobines d'acier au port de Thunder Bay.

cette complexité, combinée à la flexibilité de nos services de fardelage, nous permet de fournir des solutions de transport sur mesure pour des cargaisons qui ne correspondent pas aux modèles conventionnels.

« Avec la poursuite des investissements dans le développement industriel, la modernisation de l'infrastructure et des projets énergétiques, nous voyons de grandes possibilités de croissance soutenue pour les cargaisons spéciales, et nous continuons de nous engager à aider nos clients à transporter des cargaisons vitales de façon sûre, efficace et fiable. »

RHENUS PROJECTS LOGISTICS LIVRE DES TRANSFORMATEURS POUR UN PROJET CANADIEN

Des équipes de Rhenus Project Logistics au Canada et en Chine ont mené à bien le transport de 400 tonnes d'équipement pour un grand projet industriel au Canada, annonçait en septembre le groupe Rhenus. Le géant de la logistique est présent dans plus de 70 pays.

Pour des raisons de confidentialité, le projet étant encore en cours, tous les détails du projet n'ont pas été précisés. Cependant, de dire Janice Bettei, responsable des communications du groupe pour les Amériques : « Je peux indiquer que le point d'entrée est le port de Tacoma [dans l'État de Washington]. Quant au lieu du projet, nous sommes seulement autorisés à dire que les transformateurs ont été transportés par train sur

RHENUS PROJECTS LOGISTICS DELIVERS TRANSFORMERS FOR CANADIAN PROJECT

Rhenus Project Logistics teams in Canada and China have successfully transported more than 400 metric tons of transformer equipment in support of a major Canadian industrial project, it was announced in September by the logistics giant present in more than 70 countries.

For confidentiality reasons cited because the project was still ongoing, full details on the project were not available. However, Janice Betti, Head of Group Communications – Region Americas, stated: "I can share that the point of entry is the Port of Tacoma. Regarding the project location, we are only permitted to disclose that the transformers were transported by rail for the majority of their inland journey to the Ontario, Canada area."

The shipments included two oversized transformers, each weighing 80 metric tons, highlighting the specialized transportation and lifting solutions required throughout the project. Across multiple project phases, the company has managed a series of complex multimodal movements from China to Canada, demonstrating its expertise in planning and exe-

cuting oversized and heavy-lift cargo transportation. These deliveries represented a series of essential infrastructure movements requiring careful planning, specialized handling, and coordination across multiple transportation modes.

Each transformer required coordinated transfers between ocean vessels, rail networks and specialized heavy-haul road transport before final installation at site. From origin through final installation, Rhenus managed the movement of oversized cargo through a carefully coordinated multimodal transportation strategy. The operation concluded with the precise and safe placement of transformer equipment at its final destination, supporting the successful delivery and installation of critical infrastructure components.

"Major industrial developments depend on reliable and precisely executed logistics solutions to keep critical infrastructure projects moving forward," said Bassel Karameh, Country Manager, Project Logistics, Rhenus Canada. "This project highlights our ability to manage challenging multimodal transportation operations across continents and deliver critical equipment safely from origin to final installation. Success required meticulous planning, strong coordination among multiple stakeholders, and specialized heavy-lift expertise throughout every stage of the journey."

la plus grande partie de leur trajet à terre jusqu'en Ontario. »

L'équipement comprenait deux énormes transformateurs, chacun faisant 80 tonnes. Son acheminement a exigé des solutions spécialisées de transport et de levage. Dans les diverses phases du projet, l'entreprise a géré une série de mouvements multimodaux complexes entre la Chine et le Canada, démontrant son expertise dans la planification et la réalisation du transport de cargaisons surdimensionnées et de charges lourdes. La séquence d'opérations exigeait une planification minutieuse, une manutention spécialisée et la coordination entre de multiples modes de transport.

Chaque transformateur a été transporté tour à tour par navire océanique, par train et par la route – au moyen de véhicules spécialisés – avant son installation à destination. Entre le lieu d'origine et le lieu final, Rhenus a géré le mouvement de ce matériel hors normes en exécutant une stratégie multimodale soigneusement coordonnée. L'opération s'est conclue par la mise en place précise et sûre des transformateurs et équipement connexe à la destination finale.

« De grands projets industriels exigent des solutions de logistique sûres et exécutées avec précision pour que l'infrastructure vitale suive, dit Bassel Karameh, responsable national de la logistique des projets de Rhenus Canada. Ce projet démontre notre capacité de mener des opérations difficiles de transport multimodal entre continents, et de livrer de l'équipement vital en toute sécurité jusqu'à son installation

A huge shipment of transformer equipment in support of a large Canadian industrial project transported by Rhenus Project Logistics.

Une énorme cargaison de transformateurs et équipement connexe devant servir dans un grand projet industriel au Canada a été transportée par Rhenus Project Logistics.



©RHENUS PROJECT LOGISTICS

finale. Le succès exigeait une planification rigoureuse, une solide coordination entre de multiples intervenants et une expertise en manutention de charges lourdes, et ce, à chaque étape du parcours. »

DIVERSIFICATION AU PORT DE THUNDER BAY

Au port de Thunder Bay, sur la pointe du lac Supérieur, les cargaisons spéciales et les importations d'acier continuent de jouer un rôle croissant dans la diversification du fret et la recherche d'un équilibre par rapport à une activité historiquement dominée par les exportations de céréales.

En 2025, le port avait accueilli quelque 16 navires transportant des cargaisons spéciales – tuyaux d'acier, rails d'acier, machinerie et autres – tant au terminal Keefer qu'à d'autres terminaux maritimes.

En 2026 jusqu'à la fin août, c'est une douzaine de tels navires qui sont arrivés, chargés de composants d'éoliennes, structures diverses, machinerie, tuyaux d'acier et rails d'acier. Fait à noter, trois navires ont livré des composants d'éoliennes cette saison, mettant en évidence l'importance croissante du port dans les chaînes d'approvisionnement pour l'énergie renouvelable.

La situation stratégique de Thunder Bay dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent est un atout indéniable pour attirer les cargaisons surdimensionnées en route vers l'Ouest canadien.

BALANCED TRADE FLOWS FOR PORT OF THUNDER BAY

At the Port of Thunder Bay on the tip of Lake Superior, project cargo and steel imports continue to play an increasingly important role in diversifying cargo activity and helping balance a trade profile traditionally dominated by grain exports.

In 2025, the Port handled approximately 16 project cargo vessel calls involving steel pipe, steel rail, machinery and other specialized cargoes moving through both Keefer Terminal and other marine terminals.

Through to the end of August 2026, the Port had recorded approximately 12 project cargo vessel calls, including shipments of wind turbine components, hydro structures, machinery, steel pipe and steel rail. Notably, three project cargo vessels delivered windmill components through Thunder Bay this season, underscoring the Port's growing role in supporting renewable energy supply chains.

Thunder Bay's strategic location within the Great Lakes-St. Lawrence Seaway system is an undeniable asset for attracting oversized and heavy-lift cargo destined for Western Canada.

"With significant laydown space, specialized cargo-handling capabilities and strong rail connections, the Port is well positioned as a distribution hub for project cargo moving inland," CEO Chris Heikkinnen told *Maritime Magazine* in an e-mailed statement.



"Looking ahead, we see continued opportunity in wind energy, mining development and major industrial projects. Demand for wind farm components, mining equipment and large industrial modules is expected to remain strong as resource and infrastructure investment advances across Western Canada. For many of these cargoes, the Seaway offers an efficient, cost-effective and sustainable transportation option.

"As these sectors continue to grow, project cargo and steel imports will remain an important part of the Port's diversification strategy, strengthening Thunder Bay's role as a multi-commodity gateway while helping maintain balanced trade flows through the marine transportation system."

OVERSIZED CARGO OPERATION AT PORT OF MONTREAL

The Port of Montreal recently hosted a massive logistics operation. On August 31 at the MGT-operated Cast Terminal, six steel beams were loaded onto the *CMA CGM Aristote*, which runs on the new CAGEMA service connecting the Port of Montreal to South America.

Bound for a major mining project in Georgetown, Guyana, the components were almost 19 metres long and weighed a total of about 34 tonnes. Manufactured in Quebec, they were shipped and transported as breakbulk cargo on nine flat rack containers, specially designed to accommodate out-of-gauge cargo.

With the CAGEMA service, businesses can now make the most of a dedicated route for moving specialized cargo between

« Avec une ample aire de dépôt, des capacités spécialisées de manutention de cargaisons et de bonnes liaisons ferroviaires, le port est bien positionné comme centre de distribution pour les cargaisons spéciales à destination de l'Intérieur, disait le PDG Chris Heikkinen au *Maritime Magazine* dans une déclaration transmise par courriel.

« Dans l'avenir, nous voyons des possibilités persistantes liées à des projets d'énergie éolienne, de développement minier et autres grands projets industriels. La demande de composants de parcs d'éoliennes, d'équipement minier et de grands modules industriels devrait continuer d'être forte avec les investissements dans les ressources et dans l'infrastructure partout dans l'Ouest canadien. Pour bon nombre de ces cargaisons, la Voie maritime est une option de transport efficace, économique et durable.

« Tant que ces secteurs continuent de se développer, les cargaisons spéciales et les importations d'acier seront importantes dans la stratégie de diversification du Port, renforçant le rôle de Thunder Bay comme point de passage pour divers produits et aidant à maintenir des flux de marchandises équilibrés dans le réseau de transport maritime. »

OPÉRATION HORS NORMES AU PORT DE MONTRÉAL

Une énorme opération de logistique a été menée récemment au port de Montréal. Le 31 août, au terminal Cast exploité par MGT, six poutres d'acier ont été chargées à bord du *CMA CGM Aristote*, exploité sur le nouveau service CAGEMA qui relie le Port de Montréal à l'Amérique du Sud.



Recent big logistics operation at the Port of Montreal's MGT-operated Cast terminal, where six steel beams destined for a mining project in Guyana were loaded onto the CMA CGM Aristote.

Une grande opération de logistique a été menée récemment au terminal Cast de MGT, au port de Montréal. Six poutres d'acier destinées à un projet minier en Guyana ont été chargées à bord du CMA CGM Aristote.

©MPA

Port of Valleyfield

At the heart of a transportation and logistics hub

Port de Valleyfield

DESGAGNÉS

LOGISTIK VALLEYFIELD





Contact us to learn more

portvalleyfield.com
desgagneslogistik.com

Latitude 45.228634 | Longitude -74.0895

Montreal and Latin America, combined with CMA CGM's expertise in managing oversized cargo. This shipment marked the first phase of a larger-scale logistics project with other industrial equipment and structural components slated for shipments.

MODULES AND OTHER EQUIPMENT FOR LNG PROJECTS IN BRITISH COLUMBIA

LNG projects in Canada are also offering major opportunities for specialized carriers.

This has especially been the case in the past few years of the $40 billion LNG Canada project, located in Kitimat, British Columbia and one of the largest energy investments in Canadian history. LNG Canada and its joint venture participants (including Shell Canada Energy) have carried out dozens of ocean export shipments to Asia since the partly-completed facility began operations in mid-2025. Phase 1 is designed to produce 6.5 million metric tons per annum. This past September, LNG Canada announced that its Joint Venture Participants (JVPs) – Shell, PETRONAS, PetroChina, Mitsubishi Corporation and KOGAS – have taken a Final Investment Decision (FID) on the LNG Canada Phase 2 expansion project.

"With FID secured, Phase 2 will double LNG Canada's capacity from 14 to 28 million tonnes a year, putting LNG Canada on a trajectory to become one of the largest LNG facilities in the world and helping move Canada toward becoming one of the world's top five LNG exporting nations," affirmed Chris Cooper, President and CEO, LNG Canada.

Destinées à un important projet minier à Georgetown, en Guyana, les pièces atteignant près de 19 mètres de longueur faisaient en tout quelque 34 tonnes. Fabriquées au Québec, elles ont été expédiées et transportées comme cargaison non conteneurisée sur neuf conteneurs plateformes, spécialement conçus pour des cargaisons hors gabarit.

Grâce au service CAGEMA, les entreprises peuvent maintenant tirer le meilleur parti d'une liaison adaptée au transport de marchandises spécialisées entre Montréal et l'Amérique latine, combinée à l'expertise de CMA CGM dans la prise en charge de cargaisons hors gabarit. Cette expédition marque la première phase d'un projet logistique de plus grande envergure. D'autres équipements industriels et structures sont prévus.

MODULES ET AUTRE ÉQUIPEMENT POUR DES PROJETS DE GNL EN COLOMBIE-BRITANNIQUE

Des projets de GNL au Canada offrent aussi d'importantes possibilités pour des transporteurs spécialisés.

Ces dernières années, il y a eu en particulier le projet de 40 milliards de dollars de LNG Canada à Kitimat (Colombie-Britannique) – un des plus grands investissements dans le secteur de l'énergie de l'histoire du Canada. LNG Canada et les participants à sa coentreprise (dont Shell Canada Énergie) ont effectué des douzaines d'expéditions maritimes en Asie depuis que l'installation partiellement achevée a entamé ses activités à la mi-2025. La phase 1 est conçue pour produire 6,5 millions de tonnes par année.





Massive modules aboard a heavy lift vessel arrive at Squamish, BC for a planned $5 billion Woodfibre LNG project.

Un transporteur de charges lourdes livre des modules massifs à Squamish (Colombie-Britannique), pour un projet de 5 milliards de dollars de Woodfibre LNG.

©WOODFIBRE LNG

En septembre dernier, LNG Canada a annoncé que les participants à sa coentreprise – Shell, PETRONAS, PetroChina, Mitsubishi Corporation et KOGAS – ont pris une décision finale d'investissement concernant la phase 2 de son projet d'expansion.

« Avec cette décision, la phase 2 doublera la capacité de LNG Canada, de 14 millions de tonnes par année à 28 millions, destinant LNG Canada à devenir une des plus grandes installations de GNL au monde et aidant à faire en sorte que le Canada devienne une des cinq premières nations exportatrices de GLN », affirme Chris Cooper, PDG de LNG Canada.

En parallèle, le projet de gaz naturel liquéfié Woodfibre à Squamish (Colombie-Britannique) – qui serait l'installation de GNL aux plus faibles émissions au monde – émerge comme deuxième atout du Canada sur le marché mondial de l'énergie.

Le projet de 5 milliards de dollars a franchi une étape décisive au début de l'année quand deux énormes modules sont arrivés à bord d'un navire transporteur de charges lourdes, le *Seaway Swan* exploité par la société néerlandaise Seaway 7. Cinq autres modules sont arrivés dans les mois suivants.

Les 13e et 14e modules – servant respectivement au prétraitement et comme utilitaire de procédé – arrivés au site du projet Woodfibre LNG portent le degré d'achèvement de la construction à 60 %. Le début des activités est prévu en 2027, avec une production prévue de 2,1 millions de tonnes par année.

DÉVELOPPEMENTS AU CANADA ATLANTIQUE

Au Canada atlantique, le projet Wind West Atlantic Energy, en Nouvelle-Écosse, est sur le point de devenir le premier complexe d'énergie éolienne extracôtière au Canada. Il a été désigné par le nouveau Bureau des grands projets du gouvernement fédéral comme une initiative qui pourrait bénéficier d'un appui. En octobre dernier, Ottawa s'est engagé à consacrer 100 millions de dollars à l'appui de travaux de recherche, de collecte de données et d'élaboration initiale.

Une première phase d'un coût estimé de 60 milliards de dollars vise à générer 5 GW d'électricité dès 2033, surpassant les 2,4 GW de la demande de pointe en Nouvelle-Écosse. La région pourrait produire jusqu'à 62 GW d'électricité éolienne extracôtière. Dans la première phase, quelque 40 milliards de dollars sont prévus pour l'infrastructure des turbines, et 20 milliards de dollars, pour des projets de transmission.

In a related development, the Woodfibre LNG project in Squamish, British Columbia - touted as the world's lowest emission LNG facility - is emerging as Canada's second entry in the global energy market.

The $5 billion Woodfibre LNG moved another step closer to completion early this year, with the arrival of two massive modules aboard a specialized heavy lift vessel, the Seaway Swan, operated by Netherlands-based Seaway 7. This was followed by another five modules in subsequent months.

The Pretreatment module and the ProcessUtility module marked the 13th and 14th modules arriving to the Woodfibre LNG project site, pushing construction progress to close to 60 per cent complete. Slated to start operations in 2027, the project is designed to produce 2.1 million tonnes annually.

ATLANTIC CANADA HORIZONS

In Atlantic Canada, the Wind West Atlantic Energy project in Nova Scotia is poised to become Canada's first offshore wind complex. It has been identified by the federal government's newly-created Major Projects Office to be assessed for support. This past October, Ottawa committed $100 million in funding to support research, data collection, and early development.

An estimated $60-billion first phase aims to generate 5 gigawatts (GW) of electricity as early as 2033, exceeding Nova Scotia's entire peak demand of 2.4 GW. The region has the potential to unlock up to 62 gigawatts of offshore wind power. About $40 billion of the first phase is earmarked for turbine infrastructure, with another $20 billion is targeted for transmission projects.

Elsewhere in Atlantic Canada, indigenous-led offshore wind partnership Novaporte Wind Canada LP recently asserted it had spurred interest from investors in its plans to develop an offshore wind manufacturing port and infrastructure platform in Sydney Harbour, Nova Scotia.

The proposed terminal would combine heavy-lift marine infrastructure with manufacturing, fabrication, assembly, logistics and other elements of the offshore wind supply chain. For 13 years, the Novaporte project was envisioned as a next-generation container shipping terminal at Cape Breton. But the vision for Novaporte has since pivoted to the Sydney Harbour terminal concept.



Mammoet, Argentia Capital and the Port of Argentia have signed a partnership agreement targeting the development of a floating dry dock and marine repair facility at the Newfoundland port.

Mammoet, Argentia Capital et le Port d'Argentia ont signé un accord de partenariat visant la mise en service d'une cale sèche flottante et installation de réparation navale au port terre-neuvien.

On the southern coast of Newfoundland, the Port of Argentia is continuing to operate its unique marshalling yard and hub in North America for massive monopiles shipped from Europe destined for wind farms on the U.S. East Coast. It also receives numerous turbine blades.

MAMMOET - ARGENTIA PARTNERSHIP

In an agreement announced in October, Mammoet Canada Eastern Ltd., Port of Argentia Inc., and Argentia Capital Inc. (ACI) signed a Memorandum of Understanding (MOU) to advance the development of a floating dry dock and marine repair facility at Port of Argentia. The partnership integrates Mammoet's global expertise in engineered heavy lifting, transport, and marine operations, specialized technology from its subsidiary Tugdock Submersible Platforms Ltd., and Port of Argentia's strategic marine infrastructure and development capabilities.

At the center of the initiative is Tugdock's Submersible Platform (TSP), a modular floating dry dock system designed to accommodate a wide range of vessels and industrial applications. Its scalable design provides a flexible alternative to conventional drydocking infrastructure and can adapt to evolving market requirements.

"This partnership represents an exciting opportunity to build on Mammoet's established presence at Argentia and introduce advanced, scalable marine technology to the Canadian market," said Jeremy Asher, Managing Director at Mammoet.

The proposed facility would leverage Port of Argentia's worldclass graving dock infrastructure, deepwater and icefree harbor, extensive industrial land base, and separation from residential areas, conditions that support yearround, around-the-clock marine industrial operations.

"We have developed a strong working relationship with Mammoet through its operations at the Port, including its presence at the Cenovus Graving Dock site and its role in the Port's offshore wind marshalling projects," said Scott Penney, CEO, Port of Argentia.

The facility is intended to serve a diverse marine market, including commercial vessel operators, the Canadian Coast Guard, the Royal Canadian Navy, offshore oil and gas operators, and the emerging offshore wind industry.

Ailleurs au Canada atlantique, le partenariat dirigé par des autochtones, Novaporte Wind Canada LP a récemment affirmé qu'il avait suscité l'intérêt d'investisseurs pour son projet de port manufacturier et plateforme d'infrastructure pour l'éolien extracôtier à Sydney (Nouvelle-Écosse).

Le terminal proposé combinerait une infrastructure maritime pour charges lourdes et des capacités de production, de fabrication, d'assemblage, de logistique et d'autres éléments de la chaîne d'approvisionnement pour l'éolien extracôtier. Pendant 13 ans, le projet Novaporte a été envisagé comme un terminal maritime de prochaine génération pour conteneurs au Cap-Breton. La vision de Novaporte a toutefois évolué en faveur du nouveau concept.

Sur la côte sud de Terre-Neuve, le port d'Argentia continue d'exploiter sa plaque tournante unique en Amérique du Nord pour énormes monopieux venant d'Europe et destinés aux parcs éoliens sur la côte Est des États-Unis. Il reçoit aussi de nombreuses pales d'éoliennes.

PARTENARIAT MAMMOET-ARGENTIA

À la suite d'un accord annoncé en octobre, Mammoet Canada de l'Est Ltée, Port of Argentia Inc. et Argentia Capital Inc. ont signé un protocole d'entente visant la mise en service d'une cale sèche flottante et installation de réparation navale au port d'Argentia.

Le partenariat intègre l'expertise de Mammoet en opérations techniques de manutention de charges lourdes, de transport et autres opérations maritimes, la technologie spécialisée de sa filiale Tugdock Submersible Platforms Ltd. et les atouts du port d'Argentia en matière d'infrastructure maritime et de capacités de développement.

Au cœur de l'initiative, il y a la plateforme submersible de Tugdock. Ce système modulaire de cale sèche flottante peut être adapté pour un éventail de navires et d'applications industrielles. Il offre ainsi une option flexible à l'infrastructure conventionnelle de mise en cale sèche, et il peut évoluer selon les besoins du marché.

« Ce partenariat représente une belle occasion de bonifier la présence de Mammoet à Argentia et de lancer une technologie navale échelonnable de pointe sur le marché canadien », dit Jeremy Asher, directeur général chez Mammoet.

L'installation proposée tirerait partie de l'infrastructure de cale sèche de calibre mondial d'Argentia, de son accès en eau profonde libre de glaces, de ses vastes surfaces industrielles et de sa séparation de zones résidentielles. Ces conditions permettent de mener des opérations navales industrielles 24 heures sur 24 toute l'année.

« Nous avons établi une solide relation de travail avec Mammoet dans le cadre de ses opérations au port, y compris sa présence au site de la cale sèche Cenovus et son rôle dans les projets faisant du port une plaque tournante pour l'éolien extracôtier », dit Scott Penney, PDG du Port d'Argentia.

L'installation est destinée à servir un marché maritime diversifié, comprenant les exploitants de navires commerciaux, la Garde côtière canadienne, la Marine royale canadienne, les entreprises du secteur des hydrocarbures extracôtiers et l'industrie émergente de l'éolien extracôtier.

CONFÉRENCE
Ports Canada
CONFERENCE
2027



Save the Date

September 14–17, 2027
Saint John, NB

Réservez la date

Du 14 au 17 septembre 2027
Saint John, N.-B.

Join Canada's port leaders in Saint John for **Ports Canada 2027**. The Association of Canadian Port Authorities flagship conference dedicated to the industry issues, economic opportunities, and partnerships shaping Canada's trade gateways and supply chains and economic prosperity.

Ports Canada — shaping the future of Canada's ports sector.

Joignez-vous aux leaders portuaires du Canada à Saint John pour **Ports Canada 2027**. La conférence phare de l'Association des administrations portuaires canadiennes est axée sur les enjeux du secteur, les possibilités économiques et les partenariats qui façonnent les portes d'entrée commerciales, les chaînes d'approvisionnement et la prospérité économique du Canada.

Ports Canada — Façonner l'avenir du secteur portuaire canadien.



Port Saint John

PortsCanada.ca

Association of Canadian Port Authorities
Association des administrations portuaires canadiennes

ADVERTISERS ANNONCEURS

ACL – ATLANTIC CONTAINER LINE
ACL – Atlantic Container Line 35

ACPA-PORTS CANADA CONFERENCE 2027 – Saint John, New Brunswick
AAPC- CONFÉRENCE PORTS CANADA 2027 – Saint John, Nouveau-Brunswick
acpa-aapc.ca 79

ALGOMA CENTRAL CORPORATION
algonet.com 57

ARCTIC SHIPPING SUMMIT 2026
Arctic Shipping Summit 2026 16

BBC CHARTERING
bbc-chartering.com 1

CSL
cslships.com ..... *Back Cover / Couverture arrière*

CMPA - CANADIAN MARINE PILOTS' ASSOCIATION
APMC - ASSOCIATION DES PILOTES MARITIMES DU CANADA
marinepilots.ca/index.html 4

CSMOIM - LE COMITÉ SECTORIEL DE MAIN-D'ŒUVRE DE L'INDUSTRIE MARITIME
CSMOIM - HUMAN RESOURCES SECTORIAL COMMITTEE OF THE MARITIME INDUSTRY
csmoim.qc.ca 36

DESGAGNÉS
desgagnes.com ..... *Inside Front Cover / Couverture intérieure avant*

DP WORLD
dpworld.com 50

ECTOA - EASTERN CANADIAN TUG OWNERS' ASSOCIATION
ECTOA - ASSOCIATION DES ENTREPRENEURS EN REMORQUAGE DE L'EST DU CANADA
ectoa.ca 31

FEDNAV
fednav.com 6

GREAT LAKES PILOTAGE AUTHORITY
ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS
glpa-apgl.com 56

GREENTECH 2027
green-marine.org/greentech 10

LOGISTEC
logistec.com 69

MGT – MONTRÉAL GATEWAY TERMINALS PARTNERSHIP
MGT – SOCIÉTÉ TERMINAUX MONTRÉAL GATEWAY
mtrtml.com/login.php 42

NATIONAL MARITIME GROUP
COALITION MARITIME CANADIENNE
nationalmaritimegroup.ca 27

NEAS GROUP - Nunavut Eastern Arctic Shipping
LE GROUPE NEAS - Nunavut Eastern Arctic Shipping
neas.ca 18

OCEAN GROUP
GROUPE OCÉAN
groupocean.com ..... *Inside Back Cover / Couverture intérieure arrière*

PORT OF MONTREAL
PORT DE MONTRÉAL
port-montreal.com 29

PORT OF SEPT-ÎLES
PORT DE SEPT-ÎLES
portsi.com 49

PORT OF THUNDER BAY
PORT DE THUNDER BAY
portofthunderbay.ca 73

PORT OF TROIS-RIVIÈRES
PORT DE TROIS-RIVIÈRES
porttr.com 54

PORT OF VALLEYFIELD
PORT DE VALLEYFIELD
portvalleyfield.com 75

QSL
qsl.com 76

ROTAINER (CRS-CONTAINER ROTATION SYSTEMS)
rotainer.com 12

SHIPPING FEDERATION OF CANADA
FÉDÉRATION MARITIME DU CANADA
shipfed.ca 47

SLS - ST. LAWRENCE SHIPOPERATORS
ASL – ARMATEURS DU SAINT-LAURENT
armateurs.ca 46

SODES – SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU SAINT-LAURENT
SODES – ST. LAWRENCE ECONOMIC DEVELOPMENT COUNCIL
st-laurent.org 34

ST. LAWRENCE PILOTAGE AUTHORITY
ADMINISTRATION PILOTAGE SAINT-LAURENT
pilotagestlaurent.gc.ca 55

STERLING FUELS
sterlingfuels.ca 53

THE ST. LAWRENCE SEAWAY MANAGEMENT CORPORATION
CORPORATION DE GESTION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT
hwyh2o.com 44

URGENCE MARINE ENVIRONMENT
URGENCE MARINE ENVIRONNEMENT
ume-qc.com 37

VALPORT/DESGAGNÉS LOGISTIK-VALPORT
valport.ca 75

OCEAN

AT THE HEART OF CANADA'S MARITIME INDUSTRY

Present on the water.
Deeply rooted in our communities.
Since 1972.

FROM HARBOUR TOWING TO SHIPBUILDING AND SHIP REPAIR,

Ocean Group contributes every day to the performance and safety of maritime operations.




OUR WATERWAYS.
OUR RESPONSIBILITY.
CANADA STEAMSHIP LINES
NOS VOIES NAVIGABLES.
NOTRE RESPONSABILITÉ.
Find out how we do our part to operate responsibly in our Corporate Sustainability Report.
Découvrez comment nous faisons notre part pour agir de manière responsable dans notre Rapport de développement durable.
cslships.com
WHITEFISH BAY
MONTREAL
CANADA'S TOP EMPLOYERS FOR YOUNG PEOPLE
2026
Montreal's Top Employers
2026
CERTIFIÉ ALLIANCE VERTE CERTIFIED GREEN MARINE