

Maritime

Magazine

maritimemag.com
SUMMER • ÉTÉ 2026

INDO-PACIFIC TRADE

Canada's trade diversification
taking hold

MARCHÉ INDO-PACIFIQUE

La diversification du commerce
canadien prend forme

CANADIAN PORTS ACCELERATING THE EXPANSION OF SUPPLY CHAIN CAPACITIES

LES PORTS CANADIENS
CONTRIBUENT À AUGMENTER
LA CAPACITÉ DES CHÂÎNES
D'APPROVISIONNEMENT



Desgagnés, une vision innovante

Desgagnés, a vision for innovation

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

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





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 >



Founded by / Fondé par
Pierre Terrien & Michel Veilleux

Publisher / Éditeur
Sophie Belina Brzozowska
sbrzozowska@maritimemag.com

Editor / Rédacteur en chef
Leo Ryan – leo.ryan85@gmail.com
Tel.: + 1 514-937-9009

Contributing Editors / Collaborateurs
Demetrios "Jim" Athanasiou,
Brent Frederick, Julie Gedeon, Colin Laughlan,
Carroll McCormick, Tom Peters, Nick Savvides

Translator / Traducteur: Pierre Cremer
Electronic Publishing / Infographiste: agenceoz.com

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

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 Articles must be unpublished.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

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

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

SUBSCRIBE / S'ABONNER

On our Website / Sur notre site Web
maritimemag.com

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

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

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

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

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

Canada
maritimemag.com

M¹²¹ TABLE OF CONTENTS SOMMAIRE



In solidarity
Solidaires

COLUMNS / CHRONIQUES

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

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

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

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

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

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

44

CONFÉRENCE
Ports Canada
CONFÉRENCE



20
26

MESSAGE FROM / DE DANIEL-ROBERT GOOCH
ACPA President and CEO / PDG de l'AAPC

88

ADVERTISERS / ANNONCEURS



26

M DOSSIER

INDO-PACIFIC TRADE
MARCHÉ INDO-PACIFIQUE

Colin Laughlan

**La diversification
du commerce canadien
prend forme**

**Canada's trade
diversification
takes hold**

46

M DOSSIER

CANADIAN PORTS OVERVIEW
TOUR D'HORIZON DES PORTS CANADIENS

Leo Ryan
Julie Gedeon

**Les ports canadiens
augmentent la capacité
des chaînes d'approvisionnement**
pour atteindre les objectifs de
diversification du commerce

**Canada's ports boosting
supply chain capacity to meet
trade diversification goals**



COVER / COUVERTURE

Seoul, the vibrant capital of South Korea where modern skyscrapers and high-tech subways meet street markets, palaces and Buddhist temples. This striking photo features the downtown giant statue of *Bongeunsa* Temple, a veritable spiritual bridge representing *Maitreya* the Buddha of the future and symbolizing hope, healing and a path to peace to alleviate human suffering in today's society.

À Séoul, effervescente capitale de Corée du Sud, des gratte-ciel modernes et des métros haute technologie côtoient des marchés en plein air, des palais et des temples bouddhistes. Cette photo saisissante montre la statue géante du temple *Bongeunsa*, véritable pont spirituel représentant *Maitreya* le bouddha de l'avenir et symbolisant l'espoir, la guérison et la voie vers la paix pour alléger la souffrance humaine dans la société d'aujourd'hui.

Photo: Nattanaï Chimjanon | Dreamstime



ROTATE

WITH ROTAINERS®

World's Most Recognised Brand in Containerised Bulk Handling



CRS - Container Rotation Systems

Sydney Australia - Celebrating 15 Years of Innovation 2009-2024

rotainer.com

sales@rotainer.com

Patent Pending
©2024



FIRST WATCH – PREMIÈRE BORDÉE

Shipping analyst Lars Jensen's unique expedition slated to end in late 2027 is taking him across 41 countries in Africa.

L'analyste du transport maritime Lars Jensen traversera 41 pays d'Afrique dans un périple qu'il devrait boucler à la fin 2027.



Leo Ryan

Editor/Rédacteur en chef *Maritime Magazine*

Lars Jensen's **audacious "logistics safari" across Africa** *L'audacieux «safari logistique» africain de Lars Jensen*

Au fil des siècles, d'innombrables aventuriers et innovateurs ont peuplé l'univers du transport maritime – depuis les explorateurs du redoutable passage du Nord-Ouest en Arctique aux pirates des Caraïbes, aux architectes de cargos sans cesse plus grands et aux pionniers de la conteneurisation moderne. Cependant, il est difficile de trouver quelqu'un d'aussi unique que Lars Jensen. Le 30 juin, le PDG de la société de conseil danoise Vespucci Maritime a entamé un voyage de 18 mois commandité par l'industrie qui parcourra 41 pays d'Afrique. Il explorera ce qu'il a appelé «le plus grand marché croissant pour le fret des 25 prochaines années».

Through the centuries, there have been innumerable adventurers and innovators in the maritime shipping universe – from the explorers of the Arctic's daunting Northwest Passage to pirates in the Caribbean, the architects of ever-larger commercial vessels and the pioneers of modern containerization. But it is hard to find someone quite as unique as Lars Jensen, CEO of Denmark-based consultancy Vespucci Maritime, who on June 30 embarked on an industry-sponsored 18-month voyage that will take him across 41 countries in Africa to explore what he has described as "the largest growing market for freight in the next 25 years."



Lars Jensen is pictured with his inseparable Syncro Sally, a venerable well-cared 1987 Volkswagen van assigned to cover more than 40,000 miles on its second engine...

Lars Jensen fait confiance à sa fidèle « Syncro Sally » pour parcourir plus de 40 000 milles. La vaillante camionnette Volkswagen de 1987 en est à son deuxième moteur.

Arguably the world's most widely-quoted analyst in container shipping, who recently gave a keynote address to the annual conference in Montreal of the Shipping Federation of Canada, Mr. Jensen, aged 56, did not decide to rely on what you might call the most modern means of transportation for such an extensive journey to assess logistics opportunities and supply chain challenges arising on a whole continent.

Well, meet his chosen and beloved vehicle called “Syncro Sally” – a Volkswagen camper of awesome vintage.

This yellow 1987 Volkswagen T3 Syncro of course does not possess such accessories as air conditioning or electric windows.

But, hey, it does have a four-wheel drive and just 86,000 miles on its second engine. And for the trip terminating sometime near the end of 2027, this engine will have had to pass the test through approximately another 40,000 miles (65,000 kms) on many roads of not necessarily smooth riding.

Transport by camper van “not riddled with electronics”

As he related in a recent *Bloomberg* report, it is an advantage not to be “riddled with electronics” because repairs are easier. He acknowledged, nevertheless, that he was counting on the help of locals in the event of a break down. “I’m a market analyst, not a mechanic!”

In the same report, Mr. Jensen affirmed that “if you want to be a major player in this African market a couple of decades down the line, now is the time to get on the train.”

M. Jensen, qui a 56 ans, est peut-être l’analyste du transport par conteneurs le plus souvent cité du monde. Il a récemment prononcé un discours-programme à la conférence annuelle de la Fédération maritime du Canada à Montréal. Pour son périple en terre africaine visant à évaluer les possibilités à saisir en matière de logistique et les défis à relever pour la chaîne d’approvisionnement, il n’a pas choisi le moyen de transport le plus moderne.

Il a opté pour un véhicule adorable baptisé « Syncro Sally » – un combi Volkswagen délicieusement rétro.

Ce Volkswagen T3 Syncro de 1987 est bien entendu dépourvu d’équipements pourtant devenus courants tels que la climatisation ou les lève-vitres électriques.

Peu importe, il a quatre roues motrices et à peine 86 000 milles au compteur avec son second moteur. Au terme de ce voyage, vers la fin de 2027, ce moteur aura dû parcourir quelque 40 000 milles (65 000 km) de plus, sur des routes parfois à peine carrossables.

Un véhicule «non truffé d’électronique»

Comme M. Jensen le notait dans un récent reportage de *Bloomberg*, un véhicule qui n’est pas truffé d’électronique est un avantage, car il sera plus facile à réparer. Il reconnaît malgré tout qu’il comptera sur une aide locale en cas de panne : « Je suis un analyste de marchés, pas un mécanicien! »

Il affirmait aussi que « si vous voulez être un acteur majeur sur ce marché africain dans les décennies à venir, c’est maintenant qu’il faut prendre le train ».

Le marché africain de la logistique pourrait friser les 450 milliards \$US

Selon un récent article de recherche de Landry Signé, spécialiste de l'Afrique et agrégé supérieur à l'influent Institut Brookings de Washington, le marché africain de la logistique s'élèverait à presque 450 milliards de dollars américains d'ici la fin de la décennie. Il était à 344 milliards en 2020.

Quant au commerce maritime en Afrique, il doublerait pour atteindre les 132 millions de tonnes d'ici 2030 – grâce notamment à l'expansion du commerce dans la Zone de libre-échange continentale africaine. La Zone est un énorme marché unique reliant 54 pays et une population de plus de 1,5 milliard. Elle vise à stimuler le commerce interafricain, éliminant des droits de douane.

Avant son départ, M. Jensen formulait quelques observations sur sa plateforme LinkedIn :

- «Selon mon plus récent modèle, les importations africaines pourraient passer de quelque 10 millions d'EVP d'aujourd'hui à plus de 30 millions d'EVP en 2050.»
- «À l'évidence, il y a non seulement un défi à relever pour l'infrastructure, mais aussi d'immenses possibilités, dans les prochaines années, tant pour les entreprises africaines que pour celles faisant du commerce avec l'Afrique et pour les fournisseurs mondiaux de services de transport et d'infrastructure.»

An African logistics market forecast to reach nearly US\$450 billion

According to a recent research post by Landry Signé, an African expert and senior fellow at Washington's influential Brookings Institution, the African logistics market is projected to attain nearly US\$450 billion by the end of this decade. This would be up from US\$344 billion in 2020.

For its part, African maritime trade is seen doubling to 132 million tons by 2030 – sparked in part by expanding commerce within the African Continental Free Trade Area. The latter is a massive single market connecting 54 countries and over 1.5 billion people to foster inter-African trade and eliminate tariffs.

Prior to his departure, Mr. Jensen offered on his LinkedIn platform several observations:

- “My latest model shows a possible growth from roughly 10 million TEUs imported to Africa today to more than 30 million TEUs by the year 2050.”
- “Clearly this is not just an infrastructure challenge but also an immense opportunity in the coming years to both African companies, companies trading with Africa as well as global transportation and infrastructure providers.”
- “With the continent poised to add almost 1 billion people and 20 million import TEUs, it is conceivable we will see



Carriers of Canada's International Trade

Canada's national voice of ocean shipping since 1903

www.shipfed.ca

Offices in Montreal and Vancouver



One of the first ports in Africa on Lars Jensen's itinerary is Casablanca, which handles two-fifths of Moroccan maritime traffic.

Un des premiers ports africains sur l'itinéraire de Lars Jensen, Casablanca, compte pour deux cinquièmes du trafic maritime marocain.

©STEVE ESTVANIK / DREA / ISTIME

- « Alors que le continent est en voie d'ajouter presque 1 milliard de population et 20 millions d'EVP d'importations, il est concevable que nous verrons plusieurs ports africains de plus parmi les 100 plus grands dans les quelques décennies prochaines. »

the entry of multiple additional African ports into the top 100 list over the next couple of decades.”

Mr. Jensen promised to share his findings on his LinkedIn profile.

After setting out from Copenhagen, heading south through Spain, and catching a ferry across the Strait of Gibraltar towards Morocco, the itinerary of Mr. Jensen and the indomitable *Syncro Sally* follows the coastline of West Africa before proceeding to South Africa and veering north to East Africa to end the journey in Kenya.

This expedition is co-sponsored by Germany's Hapag-Lloyd shipping line, Danish logistics giant DSV and Swiss tech enterprise Nexxiot which has equipped *Syncro Sally* with tracking technology. Location updates are processed and displayed on the Hapag-Lloyd tracking map, allowing users to follow the journey as it happens.

Hapag-Lloyd underlined its support for the landmark voyage “because it makes logistics visibility tangible. “The journey shows how tracking data can create transparency, improve planning, and turn movement into useful information.”

For its part, DSV Air & Sea has remarked: “Africa is not just a growth story for the future; it is happening now. With expanding trade corridors, infrastructure investment, and a rapidly evolving supply chain landscape, the continent demands serious attention from every global logistics player.” 

M. Jensen a promis de partager ses constatations sur son profil LinkedIn.

Après le départ de Copenhague, puis plein sud à travers l'Espagne et le franchissement du détroit de Gibraltar en traversier jusqu'au Maroc, l'itinéraire de M. Jensen et son indomptable *Syncro Sally* suivra le littoral d'Afrique occidentale, passera en Afrique du Sud puis virera vers le nord en direction d'Afrique de l'Est pour boucler son trajet au Kenya.

L'expédition est cocommanditée par la compagnie maritime allemande Hapag-Lloyd, le géant danois de la logistique DSV et l'entreprise technologique suisse Nexxiot, laquelle a doté *Syncro Sally* de matériel pour suivre son cheminement. Les données de localisation sont traitées et affichées sur la carte de suivi de Hapag-Lloyd, ce qui permet de suivre le voyage.

Hapag-Lloyd a expliqué son soutien à cette expédition : « Elle donne à la logistique une visibilité concrète. Le périple montre comment des données de suivi peuvent apporter de la transparence, améliorer la planification et transformer le mouvement en information utile. »

Pour DSV Air & Sea : « L'Afrique n'est pas seulement un cas de croissance future, la croissance est déjà en cours. Avec des corridors commerciaux en expansion, des investissements d'infrastructure et un contexte de chaînes d'approvisionnement en pleine évolution, le continent exige une attention sérieuse de la part de tout acteur mondial en logistique. » 



Four ocean bottom seismometers (OBS) and the computer system on deck before deployment.

Quatre sismomètres de fond océanique (OBS) et le système informatique sur le pont avant leur mise à l'eau.



Julie Gedeon

Multi-purpose monitoring network better detects seismic and cetacean activity

Un réseau polyvalent de surveillance détecte mieux les secousses sismiques et l'activité des cétacés

J'ai été déconcertée par quelques petits tremblements de terre au fil des ans. Une fois cependant, le grondement et le secouement donnaient l'impression qu'un semi-remorque allait foncer dans notre maison, avant qu'une grande fissure apparaisse sous mes pieds, la maison oscillant comme une balançoire.

Depuis cet événement troublant bien qu'encore mineur, toute information sur l'activité sismique dans la région retient mon attention. J'étais donc captivée en apprenant qu'un nouveau réseau de surveillance sismique a été mis à l'essai dans le Bas-Saint-Laurent, surtout qu'il peut aussi surveiller les bruits sous-marins et aider à comprendre leur effet sur les baleines.

While I've been unsteadied by a couple of minor earthquakes over the years, the scary rumble and shake of one in particular sounded as if a semi-tractor was about to ram into our home seconds before a barreling fissure below my feet shook the house like a park swing.

Since that still relatively minor but unnerving quake, any information about regional seismic activity grabs my attention. So, I was keen to read about a new seismic monitoring network that has been tested in the Lower St. Lawrence, especially since it can also help to better monitor and comprehend underwater noise impacts on whales.



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.org/greentech

Grâce au réseau de surveillance créé par l'Université McGill, Ressources naturelles Canada, l'Université du Québec à Montréal et l'Université Dalhousie, des chercheurs ont réussi à observer simultanément l'activité sismique, le comportement de l'eau, le bruit d'origine humaine et les vocalisations de baleines.

Leurs résultats ont été publiés dans un article de la revue *Seismica*, «The Lower St. Lawrence Seaway Amphibious Seismic Network for earthquakes and marine soundscape monitoring».

Ce qui est remarquable est le point auquel ce réseau expérimental a été efficace pour recueillir des données sur les vocalisations de baleines, le bruit de navires, les mouvements de marée et des détonations minières en même temps qu'il surveillait l'activité sismique. Il devenait ainsi plus facile de voir comment ces sons peuvent interagir.

Une analyse spectrale a permis de différencier les sons selon la fréquence. «En regardant une seule journée de données, on peut discerner des appels de baleines et des sons du trafic maritime en même temps et au même lieu», dit Yajing Liu, professeure au Département des sciences de la Terre et des planètes de l'Université McGill et autrice principale de l'étude.

Les données d'un mois complet montrent que le matériel peut être aussi sensible aux appels du rorqual commun et du rorqual bleu que ne le seraient des hydrophones. Il a abondamment enregistré des passages de navires, révélés dans des déplacements de fréquence bien définis ainsi que des signatures de propagation par trajets multiples. Il pourra ainsi aider à mieux comprendre comment les bruits sous-marins affectent la capacité des baleines de communiquer, voire aussi d'autres de leurs comportements naturels.

Une combinaison de sismomètres océaniques et d'appareils côtiers et terrestres couvrant l'estuaire du Saint-Laurent entre Rimouski et Sept-Îles constituaient le réseau dans ce qui est une des zones sismiques les plus actives de l'Est canadien.

Les détecteurs étaient en place de 2023 à 2025, de septembre à mai (pour éviter les dommages que pourraient causer les chalutiers pendant l'été). Ils enregistraient en continu, à raison de 250 points de données par seconde, une fréquence modérée pour des capteurs, mais extrêmement élevée pour l'oreille humaine. Le réseau a détecté environ deux fois autant de secousses que le système national de surveillance sismique, qui est bien moins fourni, avec des capteurs distants en moyenne de 100 km les uns des autres.

La détection supplémentaire est importante, puisque les zones sismiques de Charlevoix et du Bas-Saint-Laurent subissent, ensemble, de 60 à 200 tremblements de terre par année, en majorité sous le fleuve Saint-Laurent où ils peuvent déclencher un



Thanks to the single monitoring network developed by McGill University, Natural Resources Canada, Université du Québec à Montréal (UQAM) and Dalhousie University, researchers successfully tracked seismic activity, water behaviour, human-caused noise, and whale vocalizations simultaneously.

Results of the trial network are published in the study titled, “The Lower St. Lawrence Seaway Amphibious Seismic Network for earthquakes and marine soundscape monitoring,” published in *Seismica*.

What's notable is how effective this experimental network was at collecting data on whale vocalizations, ship noise, tidal movements and mining blasts at the same time as monitoring for seismic activity, making it easier to see how these sounds may interact.

Spectral analysis was used to differentiate the sounds by frequency. “When you look at a single day of data, you can see whale calls and ship traffic at the same time and place,” notes Yajing Liu, a professor at McGill's Department of Earth and Planetary Science and the study's lead author.

A month's worth of data showed the equipment to be equally sensitive to the calls of fin whales and blue whales as hydrophones would be. The equipment's abundant recording of passing vessel signals – which showed up in well-defined frequency shifts as well as multipath interference signatures – can help to further understand how underwater radiated noise affects the abilities of whales to communicate and possibly some of their other natural behaviours.

A combination of “ocean bottom” seismometers along with coastal and land-based stations across the St. Lawrence Estuary between Rimouski and Sept-Îles formed the network in what is one of Eastern Canada's most active seismic zones.

In place from September to May between 2023 and 2025 (to avoid summertime damage from trawlers), the sensors continually recorded sound at 250 data points per second which is a moderate rate for sensors but incredibly fast compared to people's abilities to track. The network detected approximately twice as many quakes as Canada's National Earthquake Monitoring System, which has a much sparser coverage with stations averaging 100 kilometres away from each other.

The additional detection is significant given that the Charlevoix Seismic Zone and Lower St. Lawrence Seismic Zone have together already been noted to have a seismicity rate of approximately 60 to 200 earthquakes annually, and the



©ALEXANDRE PLOURDE

Installation of MG14, located near Sainte-Anne-des-Monts on the south shore of the Gulf of St. Lawrence. In the picture are, from right to left, **Alexandre Plourde**, Natural Resources Canada; **Wenqiang Zhang**, former postdoc at McGill, now at Stanford University; **Justin Chien**, PhD student at McGill; **Yajing Liu**, Professor at McGill's Department of Earth and Planetary Sciences; and **Elahe Sirati**, PhD student at Dalhousie.

Installation de la station MG14, située près de Sainte-Anne-des-Monts, sur la rive sud du golfe du Saint-Laurent. Sur la photo, de droite à gauche : **Alexandre Plourde**, de Ressources naturelles Canada; **Wenqiang Zhang**, ancien post-doctorant à McGill, aujourd'hui à l'université de Stanford; **Justin Chien**, doctorant à McGill; **Yajing Liu**, professeur au département des sciences de la Terre et des planètes de McGill; et **Elahe Sirati**, doctorante à Dalhousie.

majority occur beneath the St. Lawrence River where a quake could trigger submarine landslides and even a tsunami. It could also cause gas seepage.

I know I'm not alone in not having landslides on my radar as possibly disrupting Seaway traffic, but it's a possibility heightened by the steep slopes of the St. Lawrence Estuary's glacially carved riverbed. Another recent study indicates there's about a 40-kilometre seismically active stretch capable of generating magnitude 6 or larger earthquakes. There have been five earthquakes registering at or above 6 since the 1600s, with the latest being 6.2 in 1925.

The project's recording of eight suspected blasts can also help to shed light on how mining activities might disturb marine life because of the reverberating sound.

Signals gathered from tidal activity can help to understand the conditions at the bottom of the water column in modeling water circulation and how nutrient-rich currents may influence whale feeding and migration patterns. A better understanding of those patterns can help to avoid collisions between ships and whales.

The network was funded by the Natural Sciences and Engineering Research Council of Canada and the Canada Foundation for Innovation. I really hope that the network is resumed given its multi-purpose success on a trial basis, and that a way is found to protect the underwater equipment from trawler damage so that data can be collected year-round. **M**

glissement de terrain sous-marin et même un tsunami. Ils peuvent aussi causer des fuites de gaz.

Je sais que je ne suis pas seule à me soucier de glissements de terrain qui pourraient perturber le trafic sur la Voie maritime. C'est une possibilité d'autant plus réelle avec les pentes abruptes du lit de l'estuaire du Saint-Laurent, sculptées par des glaciers. Selon une étude récente, il y a un secteur de 40 km à forte activité sismique qui pourrait produire des tremblements de terre de magnitude 6 ou plus. Depuis les années 1600, il y a eu cinq tremblements de terre d'une telle magnitude, le plus récent en 1925, à 6.2.

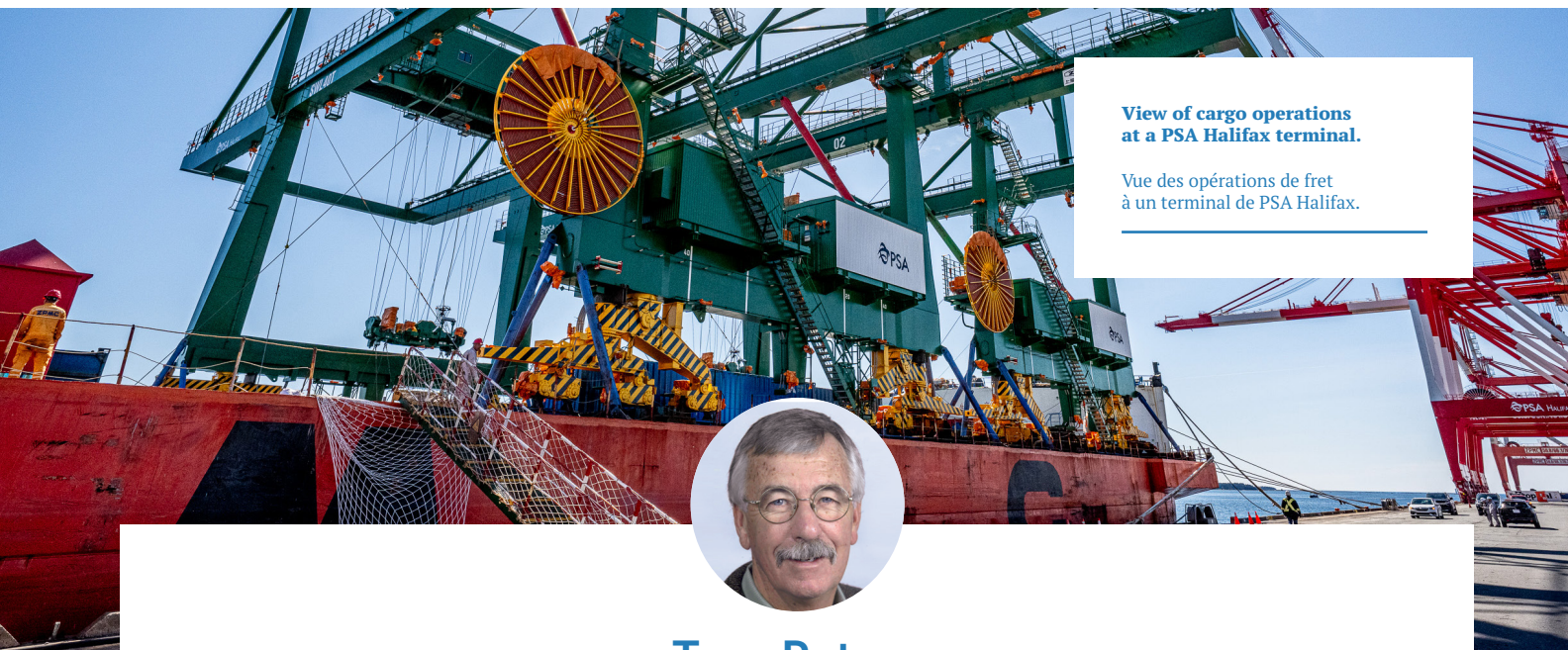
Le projet a enregistré huit détonations soupçonnées, ce qui peut aider à révéler comment les activités minières peuvent perturber la vie marine par la réverbération du son.

Les signaux enregistrés sur les marées peuvent aider à comprendre les conditions au fond de la colonne d'eau. Ils permettent de modéliser la circulation de l'eau et la façon dont des courants chargés de nutriments peuvent influencer l'alimentation et les mouvements migratoires des baleines. Ces connaissances peuvent aider à éviter les collisions entre navires et baleines.

Le réseau a été financé par le Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie du Canada et la Fondation canadienne pour l'innovation. J'espère réellement que le réseau servira encore, puisque son utilisation expérimentale a démontré son efficacité et sa polyvalence. J'espère aussi qu'un moyen sera trouvé pour protéger le matériel sous-marin contre les chalutiers, pour que des données puissent être collectées toute l'année. **M**



ATLANTIC HORIZONS – ÉCHOS DE L'ATLANTIQUE



View of cargo operations
at a PSA Halifax terminal.

Vue des opérations de fret
à un terminal de PSA Halifax.

Tom Peters

©HPA

Increasing automation impacting the Port of Halifax *L'automatisation se pointe au port d'Halifax*

Est-ce que c'est le début d'une transformation, ou une simple tape sur l'épaule? Ce qui est sûr, c'est que l'automatisation débarque au port d'Halifax.

PSA Halifax, qui exploite les deux terminaux à conteneurs du port – Fairview Cove et Atlantic Hub – en vertu d'un bail de 40 ans, a récemment reçu deux nouvelles grues portiques électriques sur rails au terminal Atlantic Hub. Elles sont commandées à distance, ce qui est une première pour du matériel de manutention à Halifax. Les nouvelles grues sont conduites par des opérateurs installés dans un centre de contrôle, et non par un grutier dans une cabine de la grue.

Est-ce que ce n'est pas une forme d'automatisation agrémentée d'intelligence artificielle (IA)?

L'acquisition des grues fait partie d'un investissement de quelque 105 millions de dollars dans un projet de liaison ferroviaire entre terminaux, une initiative pluriannuelle de l'Administration portuaire d'Halifax (APH) soutenue par le Fonds national des corridors commerciaux de Transports Canada. Le coût précis des grues n'a pas été publié, ni n'a-t-il été indiqué si c'est l'APH, PSA ou le gouvernement fédéral qui l'a payé.

Ces grues peuvent charger et décharger des conteneurs pour les déplacer sur rails entre Atlantic Hub et Fairview Cove, ce qui devrait réduire de 75 % la circulation de camions dans les rues d'Halifax liée aux activités portuaires.

À l'origine, le projet devait être achevé en 2026, mais ce sera maintenant à la fin de 2027, avec une mise en service en 2028.

Is it the sharp edge of the wedge or the proverbial tap on the shoulder? Any way you slice it, it is in the direction of automation at the Port of Halifax.

PSA Halifax, which operates both of the port's container terminals at Fairview Cove and Atlantic Hub, under a 40-year lease, recently received two new electric, rail-mounted gantry (RMG) cranes at Atlantic Hub, introducing the first remotely operated yard equipment in Halifax. The new cranes enable operators to control movements from a centralized control room not by people in crane cabs.

Is this not a form of automation with some artificial intelligence (AI) thrown in?

The cranes are part of an investment of approximately \$105 million for an Inter-Terminal Rail Solution Project, a multi-year initiative led by the Halifax Port Authority (HPA) and supported by Transport Canada's National Trade Corridors Fund. No specific cost of the cranes was released or who actually paid for them, HPA, PSA or the federal government.

These cranes will handle the loading and unloading of containers for rail shuttles between Atlantic Hub and the Fairview Cove terminals, which are expected to remove up to 75% of truck traffic generated by port activities from Halifax streets.

The project was originally scheduled to be completed in 2026 but is now slated for completion in late 2027 and operational in 2028. The International Longshoremen's Association (ILA) across North America has preached continuously about its opposition to semi or full automation of North American ports.



Control of crane functions is a key area of discussions with maritime employers, says Kevin Piper, President of ILA Local 269.

Le contrôle des fonctions liées aux grues est un important sujet de discussion avec les employeurs maritimes, selon Kevin Piper, président de la section locale 269 de l'ILA.

©PORT OF SYDNEY

Kevin Piper, President, ILA Local 269, Halifax, who supports that view, discussed the automation possibilities for Halifax.

Sensitive discussions between employers and longshore union

Local 269 is now in contract discussions with Halifax Employers Association (HEA) and Mr. Piper said the union is discussing with the HEA that the ILA controls all the crane functions even though they will be in a remotely located control room.

Mr. Piper concedes that the acquisition of these remotely controlled cranes “flies in the face” of what the ILA is opposed to.

But, he adds, there will be no loss of jobs. Workers will be retrained to operate the cranes from the control centre. However, Piper says he has visited terminals in New Jersey where more than one crane can be operated by one person. He said that at Liberty Terminals in Newark, NJ, they have rail-mounted yard gantry cranes that load trucks and he would “guess about 95% were automated.” The operator in the control room does about 5% of the move or the last five feet of loading or unloading the truck. Then the screen goes blank and the machine does the rest.

“Operators run about two or three machines. When we were there, six work stations had the ability to run any one or a number of these machines at one time. One person is productive,” he said.

So the question arises: If it only takes one person to operate more than one crane from a control room, then isn't that one person doing the work of more than one? Isn't that automation in some form?

These new cranes cannot be equipped with cabs for manual operation, if required, “so now we have to make a good thing out of a bad thing,” says Mr. Piper, and asking, “In future, will they flip the switch on us and implement some type of automation or semi-automation? Yes, probably they will try and do that but all we can do is be diligent and deal with what we have at hand. In our mind we got dealt a bad hand here and there is no possibility of putting cabs on these machines.”

PSA was asked if there would be more of these cranes coming to Halifax. Dean Robinson, PSA spokesman said in an email: “The current project has two RMG cranes for Atlantic Hub only. They are remotely operated.”

On the flip side of all of this, semi or fully automated terminals in Halifax may be a slow process. According to industry information, automating a terminal is an expensive proposition and a lot depends on container volume.

Halifax handled slightly over 500,000, 20-foot equivalent containers in 2025. According to a source, the numbers to make automation profitable in Halifax, at this point, just aren't there.

Time will tell. **M**

L'Association internationale des débardeurs (ILA) n'a cessé d'exprimer son opposition, partout en Amérique du Nord, à l'automatisation partielle ou complète des ports.

Kevin Piper, président de la section locale 269 de l'ILA, est solidaire. Il a discuté des possibilités d'automatisation à Halifax.

Discussions délicates entre les employeurs et le syndicat des débardeurs

La section locale 269 est en discussions contractuelles avec l'Association des employeurs d'Halifax (HEA). M. Piper indique que le syndicat examine avec l'HEA un scénario où toutes les fonctions liées aux grues sont contrôlées par l'ILA, même si elles sont assurées à distance.

M. Piper reconnaît que l'acquisition de ces grues télécommandées fait fi de l'opposition de l'ILA.

Il note toutefois qu'il n'y aura pas d'emplois perdus. Les travailleurs recevront une formation pour commander les grues à partir du centre de contrôle. Il reste qu'à des terminaux qu'il a visités au New Jersey, M. Piper a constaté qu'une seule personne peut commander plus d'une grue. Aux terminaux Liberty à Newark, ils ont des grues portiques sur rails qui chargent des camions et dont il dirait qu'elles sont automatisées à environ 95 %. L'opérateur dans le centre de contrôle commande environ 5 % de la manœuvre de chargement ou déchargement d'un camion, soit les cinq derniers pieds. La machine fait le reste.

« Les opérateurs commandent deux ou trois machines, dit-il. Quand nous étions là, six postes de travail pouvaient commander une ou l'autre de ces machines, ou plusieurs en même temps. Avec une seule personne, c'est productif. »

On peut alors se demander, s'il ne faut qu'une personne pour commander plus d'une grue à partir d'un centre de contrôle, est-ce que cette personne ne fait pas le travail de plusieurs? Est-ce que ce n'est pas une forme d'automatisation?

Ces nouvelles grues ne peuvent pas être dotées de cabines pour passer à la commande manuelle au besoin. « Maintenant, nous devons tirer le meilleur parti possible d'une mauvaise situation, dit M. Piper. À l'avenir, est-ce qu'ils vont passer à une forme d'automatisation ou semi-automatisation? Oui, ils essaieront probablement de le faire. Tout ce que nous pouvons faire est d'être vigilants et de composer avec la situation. À notre avis, on nous a mis dans une position difficile. Il n'est pas possible de mettre des cabines sur ces machines. »

La question a été posée à PSA, si d'autres grues semblables allaient arriver à Halifax. Dean Robinson, porte-parole de PSA, a répondu par courriel : « Le projet actuel vise deux grues portiques sur rails, uniquement pour l'Atlantic Hub. Elles sont commandées à distance. »

Quoi qu'il en soit, l'automatisation – partielle ou totale – des terminaux d'Halifax pourrait être un long processus. D'après des informations du secteur, l'automatisation d'un terminal est un projet coûteux dont la rentabilité dépend du volume de conteneurs.

Halifax a manutentionné un peu plus de 500 000 équivalents 20 pieds en 2025. D'après une source, ce n'est pas actuellement suffisant pour rentabiliser l'automatisation à Halifax.

Il faudra voir avec le temps. **M**



Colin Laughlan

Strengthening Trans-Pacific Partnership by integrating digital trade features

Bonifier le Partenariat transpacifique en intégrant le commerce numérique

Une initiative essentiellement canadienne, du Comité national canadien de coopération économique avec la région du Pacifique (CANCPEC), en partenariat avec son homologue australien AUSPECC, pourrait apporter une façon de pallier le dysfonctionnement croissant de l'Organisation mondiale du commerce (OMC). Un rapport soumis conjointement à la Commission de l'Accord de partenariat transpacifique global et progressif (PTPGP) réclame l'intégration de mesures relatives à l'économie numérique au PTPGP, ce qui pourrait en faire le pacte de référence pour les pays qui tiennent à ce que le système de commerce international continue d'être efficace.

A largely Canadian initiative by Canada's National Committee for Pacific Economic Cooperation (CANCPEC), in partnership with its Australian counterpart, AUSPECC, is being eyed as a global work-around to an increasingly dysfunctional World Trade Organization (WTO). A report submitted jointly to the Commission for the Comprehensive and Progressive Trans-Pacific Partnership (CPTPP) urges digital economy measures be integrated into the CPTPP – a move that could make it the 'go-to' trade pact for countries that want to see the international trading system continue to work.



Hugh Stephens

Vice Chair of CANCPEC and Distinguished Fellow at the Asia Pacific Foundation of Canada, suggests that an eventual link between the CPTPP and the European Union could create “a real powerhouse.”

Hugh Stephens, vice-président du CANCPEC et membre émérite de la Fondation Asie Pacifique du Canada, estime qu'un éventuel lien entre le PTPGP et l'Union européenne pourrait créer « une véritable puissance ».

“With the inclusion of the United Kingdom in 2024, the CPTPP now has 12 members and it's looking to expand,” Hugh Stephens, Vice Chair of CANCPEC and Distinguished Fellow at the Asia Pacific Foundation of Canada, explained to *Maritime Magazine*. “Potentially, it could form some sort of a link with the EU, and if it did that, it would be a real powerhouse – covering Asia-Pacific, covering part of North America, or certainly the western hemisphere, and Europe plus the UK. So it's probably the most plausible supplement to the WTO.”

The proposed CPTPP amendments emanate from *Modernizing Digital Trade: Updating the CPTPP's Digital Economy Measures*, a signature report of the 26 member Pacific Economic Cooperation Council (PECC), principally authored by distinguished Canadian trade economist Dan Ciuriak. Mr. Ciuriak holds prestigious fellowships the C. D. Howe Institute, the Asia Pacific Foundation of Canada, the Balsillie School of International Affairs, and the Centre for International Governance innovation.

Notably, participating national experts from non-CPTPP member countries included China and Chinese Taipei (Taiwan), both of which have applied for membership. The Report, published late last year under Australia's role as Chair of the CPTPP Commission, is now part of an ongoing updating process while the Chairing role passes from Vietnam to Peru at the end of this year.

“Now we'd like to see some action on the part of the governments who are members of the agreement to do some work on those recommendations and to actually update the agreement,” said Mr. Stephens. “I'm confident this will be part of it. Digital trade is a very important enabler. The rules need to be constantly updated, otherwise the agreement risks becoming less relevant – and it's an important instrument today.”

Widely seen as the gold standard of trade agreements, the CPTPP includes modern trade rules, provisions for international investments, intellectual property and government procurement, environmental protection, labour rights, gender equality and Indigenous rights.

Recommended broadening of CPTPP scope

The recommended updates would expand the CPTPP's current narrow scope on e-commerce, adding two categories of digital trade measures. The first includes enhancements to traditional e-commerce with paperless trade provisions such as single window systems to streamline cross-border transactions.

« Avec l'inclusion du Royaume-Uni en 2024, le PTPGP compte maintenant 12 membres, et il vise encore à grandir, a expliqué au *Maritime Magazine* Hugh Stephens, vice-président du CANCPEC et membre émérite de la Fondation Asie Pacifique du Canada. Il pourrait former un lien avec l'UE, et dans ce cas, il pourrait devenir une véritable puissance – couvrant l'Asie-Pacifique,

une partie de l'Amérique du Nord ou de l'hémisphère occidental et l'Europe, plus le Royaume-Uni. C'est donc probablement le supplément le plus plausible à l'OMC. »

Les modifications proposées au PTPGP découlent du rapport « *Modernizing Digital Trade: Updating the CPTPP's Digital Economy Measures* », produit par le Conseil de coopération économique du Pacifique (CCEP), qui compte 26 membres. L'auteur principal du rapport est l'éminent économiste canadien Dan Ciuriak, membre de l'Institut C.D. Howe, de la Fondation Asie Pacifique du Canada, de l'École Balsillie des affaires internationales et du Centre pour l'innovation dans la gouvernance internationale.

Fait à noter, des spécialistes nationaux de pays non membres du PTPGP y ont participé, y compris de Chine et du Taipei chinois (Taïwan), pays qui ont tous deux demandé l'adhésion. Le rapport a été publié à la fin de l'année passée, sous la présidence australienne de la Commission du PTPGP. Il fait maintenant partie d'un processus continu d'actualisation. La présidence passera du Vietnam au Pérou à la fin de cette année.

« Maintenant, nous aimerions voir de l'action de la part des gouvernements membres de l'accord, qu'ils entreprennent du travail sur ces recommandations et qu'ils modernisent réellement l'accord, dit M. Stephens. J'ai bonne confiance que ceci en fera partie. Le commerce numérique un catalyseur important. Les règles doivent constamment évoluer, sinon l'accord risque de devenir moins pertinent, or il est un instrument important aujourd'hui. »

Le PTPGP est considéré comme un accord commercial exemplaire. Il comprend des règles de commerce modernes et des dispositions pour les investissements internationaux, la propriété intellectuelle, les approvisionnements gouvernementaux, la protection environnementale, les droits des travailleurs, l'égalité des genres et les droits des Autochtones.

Élargissement recommandé de la portée du PTPGP

Les mises à jour recommandées élargiraient la portée actuellement limitée du PTPGP, ajoutant deux catégories de mesures pour le commerce numérique. La première comprend des améliorations pour le cybercommerce traditionnel, avec des dispositions sur le commerce sans papier comme des systèmes de guichet unique pour faciliter les opérations transfrontalières.

La deuxième va beaucoup plus loin, visant une économie numérique internationale de vaste portée, comprenant l'info-

nuagique, le partage de données, la gouvernance de l'IA et – ce qui revêt une importance économique particulière – des services numériques transfrontaliers. « Alors que la croissance du commerce de marchandises a ralenti ces dernières années, note le rapport, le commerce en services livrables numériquement a augmenté radicalement. » Il valait 4250 milliards de dollars américains en 2023, et les économies du PTPGP y figurent en bonne place.

En même temps, les services numériques sont essentiels aussi pour augmenter le commerce de marchandises. Les outils du commerce sans papier tels que signature électronique, facturation électronique et paiements électroniques ont engendré à l'échelle internationale des commandes numériques de marchandises pour 2620 milliards de dollars américains en 2024. Le volume augmente de 16,7 % par année, selon le Centre du commerce international OMC-ONU.

En mars dernier, l'OMC a de nouveau vu de la dissension parmi ses 166 membres, quand seulement 66 pays ont approuvé un cadre de cybercommerce qui était en négociation depuis 2019. De plus, l'OMC n'a pas pu faire respecter une interdiction universelle des droits de douane sur le cybercommerce international – un grave revers pour la libéralisation du commerce mondial.

Face à la perspective d'une fragmentation encore plus grande du système de commerce international, les 66 pays solidaires – représentant quelque 70 % du commerce mondial – ont convenu entre eux de préserver un environnement sans droits de douane pour les transmissions électroniques transfrontalières. Ils ont aussi adopté leur propre Initiative de déclaration commune (IDC) comme solution au malaise actuel. Voilà où les révisions au PTPGP peuvent jouer un rôle majeur pour pallier l'impasse à l'OMC.

Le rapport du CCEP recommande de considérer l'IDC qui vient d'être finalisée comme une base pour la mise à jour du PTPGP pour le cybercommerce. Il recommande aussi de tirer parti d'un Accord de partenariat pour l'économie numérique (APEN) déjà conclu entre quatre membres du PTPGP – Singapour, Chili, Nouvelle-Zélande et Corée du Sud – ainsi que d'autres accords régionaux.

Ensemble, les inclusions recommandées établissent « une nouvelle frontière » pour les politiques sur l'économie numérique faisant que le PTPGP puisse « préserver sa position comme référence mondiale pour la gouvernance du commerce numérique », reconnaissant le potentiel du pacte pour l'avenir du commerce international.

À mesure que de nouvelles économies voudront adhérer au PTPGP, elles seraient tenues de respecter les mêmes normes élevées que les membres actuels. En font partie des engagements transparents et contraignants sur la cybersécurité, la circulation transfrontalière de données et les technologies numériques émergentes. **M**

Dan Ciuriak

Influential Canadian economist Dan Ciuriak sees digital trade as “a very important enabler” with rules that need to be constantly updated.

L'influent économiste canadien Dan Ciuriak considère que le commerce numérique est un important catalyseur, dont les règles devront constamment évoluer.



@CIURIK CONSULTING

The second goes considerably further, aiming at a comprehensive international digital economy that includes cloud-computing, data-sharing, AI governance, and – of particular economic importance – cross-border digital services. “While growth in merchandise trade has slowed in recent years,” the Report notes, “trade in digitally-deliverable services has expanded dramatically,” worth US\$4.25 trillion globally in 2023, with strong performance from CPTPP economies.

At the same time, digital services are key to increasing trade in goods as well. Such paperless trade enablers as electronic signatures, e-invoicing and e-payments generated international digitally ordered goods in 2024 in the amount of US\$2.62 trillion, expanding at a 16,7% annual growth rate, according to the WTO-UN International Trade Centre.

This past March, the WTO experienced further division among its 166 members when only 66 countries approved a proposed ecommerce framework under negotiation since 2019. Adding to the breakdown, the WTO also failed to uphold a universal ban on international ecommerce tariffs – a serious setback for global trade liberalization.

Faced with the prospect of even greater fragmentation in the international trading system, the 66 assenting countries – representing approximately 70% of global trade – agreed among themselves to maintain a tariff-free trading environment for cross-border electronic transmissions. Moreover, they have issued their own ‘Joint Statement Initiative (JSI)’ as a path forward through the current malaise. It is here that CPTPP revisions can play a major role in circumventing the WTO’s impasse.

The PECC Report recommends the adoption of the recently finalized JSI “as a foundation” for the CPTPP ecommerce update. It then goes on to recommend drawing on a Digital Economic Partnership Agreement (DEPA), already in place between four CPTPP members, Singapore, Chile, New Zealand, and South Korea, along with other regional agreements.

Together, the recommended inclusions establish a “new digital economy policy frontier” wherein the CPTPP can “preserve its position as the global benchmark for digital trade governance,” recognizing the pact’s potential for the future of international trade.

As new economies seek to join the CPTPP, accession candidates would be held to the same high standards as current members. This includes adopting transparent, enforceable commitments on privacy, cybersecurity, cross-border data flows, and emerging digital technologies. **M**

MGT



SOCIÉTÉ TERMINAUX
MONTREAL GATEWAY
TERMINALS PARTNERSHIP

305 Curatteau,
Montréal, Quebec, H1L 6R6
CANADA

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

www.mtrtml.com





Tesser Atomics and Kairos Power in partnership with Norwegian tanker operator Knutsen aim to prove the concept of nuclear-powered shipping can work by retrofitting two SMRs to a 77,200dwt LNG tanker.

Tesser Atomics et Kairos Power, en partenariat avec l'exploitant norvégien de navires-citernes Knutsen, veulent valider le concept de cargos à propulsion nucléaire en installant deux PRM dans un navire-citerne de 77 200 tpl.



Nick Savvides

Nuclear energy stakes

its green container shipping credentials

L'énergie nucléaire comme option écologique pour le transport de conteneurs

Container ships are fast and fuel hungry, and they are in the sights of the shippers who can see their scope 3 emissions costing the Earth.

If any sector was ripe for decarbonisation, it is the liner shipping sector. And it is for these reasons that the small modular reactor (SMR) industry is targeting these ships. If they can offer a green alternative to boxship operators, the rest of shipping should fall into place.

Per Peterson, until February this year the chief nuclear officer at Kairos Power, before joining Tesser Atomics, told a recent conference in Norway: "Over this last decade, we've seen fuel costs double, and we're now starting to see carbon taxes, particularly for transportation coming into the EU. The future is bleak."

Fuel costs will continue to rise and ship speeds will come down to reduce consumption, said Mr. Peterson.

"If you think about the implications of forcing container ships to go slower and slower and using that capital investment less and less efficiently, this is, I believe, an existential problem for this industry," claimed Mr. Peterson.

According to the proponents of nuclear power, the key to rescuing container shipping is not methanol or ammonia, which are too low in energy density, but two fourth generation SMR's, 300MW each, can easily fit into the engine room of a container vessel, and power the ship for up to 25 years without refuelling and with no emissions.

Tesser Atomics and Kairos Power in partnership with tanker operator Knutsen aim to prove the concept can work by retrofitting two

Les porte-conteneurs vont vite et consomment beaucoup de carburant. Ils sont dans le collimateur d'expéditeurs qui voient combien leurs émissions de portée 3 coûtent à la planète.

S'il est un secteur qui est mûr pour la décarbonisation, c'est bien celui des lignes de transport maritime. Voilà pourquoi l'industrie des petits réacteurs modulaires (PRM) s'intéresse à ces navires. Si elle parvient à fournir une option écologique aux exploitants de porte-conteneurs, le reste du marché du transport maritime devrait s'ouvrir à elle.

Per Peterson, qui était jusqu'en février agent principal du nucléaire auprès de Kairos Power avant de fonder Tesser Atomics, a fait ce point lors d'une récente conférence en Norvège : « Dans la dernière décennie, nous avons vu les coûts du carburant doubler, et nous commençons maintenant à voir des taxes carbone, surtout pour les transports, en Union européenne. L'avenir est sombre. »

Les coûts du carburant continueront de grimper, et les navires ralentiront pour réduire la consommation, prédit M. Peterson.

« Si vous pensez aux implications, d'obliger les porte-conteneurs à aller de plus en plus lentement et d'utiliser l'investissement qu'ils représentent de moins en moins efficacement, il s'agit à mon avis d'un problème existentiel pour cette industrie », avance-t-il.

Selon les promoteurs de l'énergie nucléaire, la clé pour sauver le transport de conteneurs n'est pas le méthanol ou l'ammoniac, qui ont une densité énergétique trop faible. Par contre, deux PRM

SMRs to a 77,200dwt LNG tanker called the *Cadiz Knutsen* that will demonstrate the concept.

The choice of vessel was because this ship, like many other LNG tankers, operate on gas turbines, using heat to turn water into steam and generate electricity. The same principle can be translated into a container ship, but the *Cadiz Knutsen* is already fitted with the necessary boilers, making the retrofit straight forward.

Potential nuclear corridor linking Texas to Europe

According to Mr. Peterson, the tanker would operate on a nuclear corridor linking Texas to Europe. That could lead to a fleet of up to 50 LNG tankers deployed on this trade.

Once other operators and countries had seen this success, others would follow, including liner operators: "A similar corridor could then be established on the Pacific and ultimately, you can see nuclear-powered ships being used almost universally. This is the future that we're looking for," Mr. Peterson told the conference.

Tesser Atomics who will use Kairos Power's KP fluoride salt-cooled high-temperature Reactor (KP FHR) with tri-structural isotropic (TRISO) fuel installed on the Knutsen ship operates with a passive cooling system of molten fluoride salt, allowing the reactor to operate at low pressure.

"We are leveraging TRISO fuel, not just because it has tremendous safety attributes because it's a fully ceramic fuel, but also it has tremendous environmental attributes because it has extraordinary durability in seawater environments," noted Mr. Peterson.

Dr Edwin Lyman, director of nuclear power safety at the Union of Concerned Scientists in Washington, DC, and author of the April 2024 paper, *Five Things the 'Nuclear Bros' Don't Want You to Know About Small Modular Reactors*, was sceptical about the claims made at NTNU.

Dr. Lyman told *Maritime Magazine* that none of these technologies have been tested: "The so-called passive safety features that SMR proponents like to cite may not always work, especially during extreme events such as major flooding, or fires can degrade the environmental conditions under which they are designed to operate."

Edwin Lyman

Director of nuclear power safety at the Union of Concerned Scientists in Washington, DC, is skeptical about the claims of nuclear power proponents made at the conference of the Norwegian University of Science and Technology.

Edwin Lyman, directeur de la sûreté de l'énergie nucléaire à l'Union of Concerned Scientists, à Washington, reste sceptique face à ce que prétendaient des promoteurs de l'énergie nucléaire à une conférence de l'Université norvégienne de science et de technologie.

He added there are currently no deep mine storage facilities available, and operators would be responsible for the lifecycle costs of these reactors, including the cost of storing waste. **M**

Per Peterson of Tesser Atomics sees nuclear energy as a potential alternative due to soaring fuel costs and slowing ship speeds.

Per Peterson, de Tesser Atomics, voit l'énergie nucléaire comme une option possible à l'heure de la flambée des prix du carburant qui amène à réduire la vitesse des navires.

de 4^e génération, produisant chacun 300 MW, trouvent aisément place dans la salle des machines d'un porte-conteneurs et peuvent le propulser pendant 25 ans sans ravitaillement et sans émissions.

Tesser Atomics et Kairos Power, en partenariat avec l'exploitant de navires-citernes Knutsen, veulent valider le concept en installant deux PRM dans un méthanier de 77 200 tpl, le *Cadiz Knutsen*.

Ce navire a été choisi parce que, comme de nombreux méthaniers, il utilise des turbines à gaz pour chauffer de l'eau et produire de l'électricité avec la vapeur. Le même concept peut être appliqué à un porte-conteneurs, mais le *Cadiz Knutsen* étant déjà doté des chaudières nécessaires, la transformation est aisée.

Un corridor nucléaire pourrait relier le Texas et l'Europe

M. Peterson voit déjà le navire-citerne allant et venant dans un corridor nucléaire entre le Texas et l'Europe. Jusqu'à 50 méthaniers pourraient être déployés sur cette route.

Une fois que les exploitants et les pays verraient les possibilités, d'autres suivraient, y compris des exploitants de lignes régulières: «Un corridor semblable pourrait être établi sur le Pacifique, et des navires à propulsion nucléaire pourraient être utilisés presque universellement. Voilà l'avenir que nous visons», a déclaré M. Peterson à la conférence.

Tesser Atomics utilisera sur le navire de Knutsen le réacteur à haute température refroidi au sel de fluorure de Kairos Power (KP-HFR). Il est alimenté au combustible TRISO (tri-structural isotropique). Le refroidissement étant assuré par un système passif au sel de fluorure fondu, le réacteur fonctionne à basse pression.

«Nous utilisons le combustible TRISO non seulement pour ses formidables attributs liés à la sécurité, du fait que c'est un combustible entièrement céramique, mais aussi pour ses qualités environnementales, du fait de sa durabilité exceptionnelle en eau de mer», notait M. Peterson.

Edwin Lyman, directeur de la sûreté de l'énergie nucléaire à l'Union of Concerned Scientists, à Washington, et auteur de l'article de 2024 «*Five Things the 'Nuclear Bros' Don't Want You to Know About Small Modular Reactors*», a des réserves.

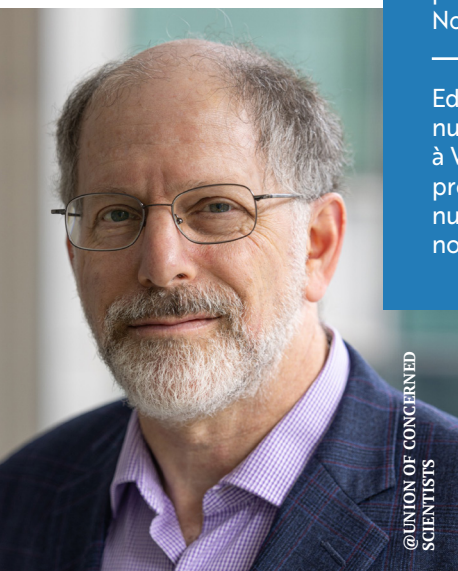
Il a fait remarquer au *Maritime Magazine* qu'aucune de ces technologies

n'a été éprouvée: «Les soi-disant qualités de sécurité passive que les promoteurs de PRM aiment évoquer pourraient ne pas toujours s'avérer, surtout lors d'événements extrêmes tels qu'inondation ou incendie qui peuvent dégrader les conditions environnementales pour lesquelles ils sont conçus.»

Il ajoute qu'il n'y a pas actuellement d'installations de stockage en profondeur disponibles, et les exploitants seraient responsables des coûts de ces réacteurs sur leur cycle de vie, y compris le coût de stockage des déchets nucléaires. **M**



@TESSER ATOMICS



@UNION OF CONCERNED SCIENTISTS



SEPTEMBER
SEPTEMBRE **15-17**
Windsor, ON

CONFÉRENCE
Ports Canada
CONFÉRENCE



REGISTER NOW!
INSCRIVEZ-VOUS
MAINTENANT!

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

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

Key Themes and Sessions Content:

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

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

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

Principaux thèmes et contenus des séances :

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



Association of
Canadian Port
Authorities

Association des
administrations
portuaires canadiennes

www.portscanada.ca



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



Active Communications International
www.acieu.net

FOR MORE INFORMATION CONTACT



Hayden De Menezes –
Marketing & Delegate Sales



Phone:
+44 (0)203 141 0607



Email:
h.denezes@acieu.net



ARCTIC HORIZONS – ÉCHOS DE L'ARCTIQUE



@DREAMSTIME

Carroll McCormick

Strengthening Canadian ties with Greenland

Renforcement des liens du Canada avec le Groenland

Dans le cadre de sa volonté de renforcer sa présence dans l'Arctique, le Canada a ouvert un consulat à Nuuk, capitale du Groenland, le 8 février dernier. Incidemment, la France en a fait autant le même jour. Un projet d'ouvrir un consulat à Anchorage (Alaska), autre élément de la Politique étrangère du Canada pour l'Arctique, est pour plus tard. Ceux qui connaissent peu le Groenland pourraient apprécier une petite introduction.

As part of Canada's goal of strengthening its presence in the Arctic, we opened a consulate in Nuuk, the capital of Greenland, this past February 8, as did France that day, by the way. A plan to open a consulate in Anchorage, Alaska, another element of Canada's Arctic Foreign Policy, is further down the road. Those of us who are a little hazy about the Greenland scene might appreciate this little primer.



Left to right: **Vivian Motzfeldt**, Greenland's Minister of Foreign Affairs and Research; **Anita Anand**, Canada's Minister of Foreign Affairs; and **Lars Løkke Rasmussen**, Denmark's Minister of Foreign Affairs at the opening of the Canadian consulate in Nuuk.

De gauche à droite : **Vivian Motzfeldt**, ministre des Affaires étrangères et de la Recherche du Groenland; **Anita Anand**, ministre des Affaires étrangères du Canada; et **Lars Løkke Rasmussen**, ministre des Affaires étrangères du Danemark, à l'inauguration du consulat canadien à Nuuk.

@GLOBAL AFFAIRS CANADA

Greenland is a district (formerly a colony) of the Kingdom (also called the Realm) of Denmark; Nuuk to Copenhagen is about 3,500 kilometres and an ocean away by plane. Denmark proper is a 43,000 square kilometre country, roughly the size of mainland Nova Scotia, sharing a border with Germany and lying east and opposite the United Kingdom on the North Sea. The Kingdom of Denmark, which includes Greenland and the Faroe Islands, totals about 2.2 million square kilometres.

Greenland is touted as the world's largest island that is not a continent. According to Global Affairs Canada, it shares a 3,000-kilometer marine border with Canada. We also share a 1,280-metre land border (the title for the world's shortest goes to the 85-metre-long border between Spain and Morocco) on a 1.3 square kilometer rock called Hans Island (*Tartupaluk*) halfway between Ellesmere Island and northern Greenland; you'll need a *qajaq*, or *umiak*, and beefy arms to paddle the 26 kilometres from Canada to Hans Island and then 26 kilometres further to reach Greenland.

Global Affairs Canada notes that the boundary, which divides Hans Island in two, follows a natural ravine that runs its length, explaining why the border, instead of following a nice straight line, more resembles an analogue clock's hands at five, rumoured to be the start of the daily happy hour for the countries' negotiating teams.

Canada has an Embassy in Copenhagen, but the Consulate in Nuuk (think branch office with a smaller crew) strengthens our relationship with the Realm and sends signals to a certain

Le Groenland est un territoire autonome (jadis une colonie) du Royaume du Danemark. Nuuk est à quelque 3500 km et un vol transatlantique de Copenhague. Le Danemark lui-même est un pays de 43 000 km², soit plus ou moins comme la partie continentale de la Nouvelle-Écosse. Il partage une frontière avec l'Allemagne, et il est à l'est du Royaume-Uni, au-delà de la mer du Nord. Le Royaume du Danemark, y compris le Groenland et les îles Féroé, fait environ 2,2 millions de km².

Le Groenland est la plus grande île du monde qui n'est pas un continent. Selon Affaires mondiales Canada, il partage une frontière maritime de 3000 km avec le Canada. Il y a aussi une frontière terrestre de 1280 mètres (ce n'est pas la plus courte du monde, ce titre allant à celle de 85 m entre l'Espagne et le Maroc). Elle est sur l'île Hans (*Tartupaluk*), un rocher de 1,3 km² à mi-chemin entre l'île d'Ellesmere et le nord du Groenland. Il vous faudra un *qajaq*, ou *umiak*, et de bons bras pour franchir en payant les 26 km entre le Canada et l'île Hans, puis les 26 km de là jusqu'au Groenland.

Affaires mondiales Canada précise que cette petite frontière, qui divise l'île Hans en deux, suit un ravin qui fait toute sa longueur. Au lieu d'être en ligne droite, elle ressemble aux aiguilles d'une horloge à cinq heures, dont la rumeur veut que ce soit l'heure de l'apéritif pour les équipes de négociation des deux pays.

Le Canada a une ambassade à Copenhague. Le consulat à Nuuk (comme une succursale, avec un personnel plus limité) renforce la présence du Canada au Royaume et signale à un certain pays ayant des visées impérialistes que le Groenland n'est pas une simple parcelle de terre bonne à annexer.

« Le nouveau consulat du Canada au Groenland, m'a dit Affaires mondiales Canada dans un courriel, renforce les relations bilatérales et commerciales entre le Canada et le Groenland, favorisant les liens interpersonnels et la mobilité et rehaussant la coopération en matière de gouvernance et de sécurité dans l'Arctique. Le Canada continuera de travailler avec le Groenland et sa population pour développer les liens Nord-Nord et promouvoir une variété de priorités communes – y compris en matière de changement climatique, d'éducation, de coopération scientifique, de commerce et de connectivité dans l'Arctique.

En réaction aux élucubrations du criminel condamné qui dirige les États-Unis, la Société Makivvik, l'organisation de revendications territoriales chargée de gérer les fonds patrimoniaux perçus par les Inuits du Nunavik en vertu de la *Convention de la Baie-James et du Nord québécois*, affirmait dans un communiqué du 5 février 2026 qu'elle est solidaire des Inuits du *Kalaallit Nunaat* [Groenland] face aux remarques récentes du président américain Donald Trump prétendant annexer le Groenland.

Pour Makivvik, cette prétention est illégitime et inacceptable : « Lorsqu'un territoire inuit est considéré comme une chose qui peut être obtenue, c'est une tentative de priver les Inuits de leur autorité, et c'est faire de nos territoires des propriétés à la disposition d'étrangers. Voilà qui traduit un mépris fondamental des Inuits comme peuples et des territoires que nous avons occupés, gouvernés et soignés depuis des temps immémoriaux. Les Inuits sont un des peuples de l'Arctique, et les Kalaallits font partie de notre famille. Leur avenir sera décidé par eux, et non par des puissances étrangères. » 

As part of its goal of boosting its presence in the Arctic, Canada recently opened a consulate in Nuuk, the picturesque capital of Greenland, whose waterfront is dotted with brightly colored houses against the backdrop of Sermitsiaq mountain.

Voulant accroître sa présence dans l'Arctique, le Canada a récemment ouvert un consulat à Nuuk. Le rivage de la pittoresque capitale du Groenland est parsemé de maisons aux couleurs vives juchées sur le flanc du mont Sermitsiaq.

country with imperialist notions that Greenland is not just a parcel of land for the taking.

Global Affairs Canada told me in an email that, "Canada's new consulate in Greenland, is strengthening bilateral and commercial relations between Canada and Greenland, fostering people-to-people ties and mobility, and enhancing cooperation on Arctic governance and security. Canada will

Greenland is touted as the world's largest island that is not a continent.

Le Groenland est la plus grande île du monde qui n'est pas un continent.

continue working with Greenland and its people to expand North-North connections and advance a range of shared priorities including on climate change, education and scientific cooperation, commercial engagement, and ensuring greater connectivity across the Arctic."

Of the blather coming from the convicted felon who heads the United States, Makivvik, the land claims organization mandated to manage the heritage funds of the Inuit of Nunavik provided for under the *James Bay and Northern Québec Agreement*, writes in a February 5, 2026, press release that it "stands with Inuit in *Kalaallit Nunaat* (Greenland) in response to recent remarks by U.S. President Donald Trump claiming a U.S. right, title and ownership" over Greenland.

Makivvik rejects this claim outright as illegitimate and unacceptable, as made clear by the following comment: "When Inuit land is discussed as something to be obtained, it is an attempt to strip Inuit of our authority and to turn our homelands into property for outsiders. That reflects a fundamental disregard for Inuit as peoples and for the lands we have occupied, governed, and cared for since time immemorial. Inuit are one people across the Arctic, and Kalaallit are our relatives, we are one family. Their future will be decided by them, not by outside powers." 





INDO-PACIFIC TRADE MARCHÉ INDO-PACIFIQUE



La diversification du commerce canadien prend forme

La diversification du commerce canadien dans l'Indo-Pacifique va bon train. Il y a plus de 100 ans, d'aucuns déclaraient que le développement économique ferait du 20^e siècle le siècle du Canada. Voici que le pays entend de nouveau prendre de l'essor, aiguillonné par les velléités de la superpuissance qu'est son voisin nord-américain. Mais il y a des années, des universitaires avaient déjà vu sa présente mission comme étant sa destinée. «Le but principal du Canada dans le Pacifique est de conquérir une plus grande part de la croissance économique en Asie de l'Est tout en faisant la promotion de la stabilité régionale grâce au multilatéralisme entre puissances intermédiaires», écrivait l'historien Frank Langdon dans son texte précurseur de 1995, *Canada's goal in the Asia Pacific*.

Aujourd'hui, le but n'est pas une simple aspiration, mais un impératif, selon George Monize, directeur général et chef, Indo-Pacifique, d'Exportation et développement Canada à Singapour.

«Le Canada est à un moment charnière, a-t-il dit au *Maritime Magazine*. La diversification des marchés n'est plus facultative. C'est une nécessité stratégique pour renforcer

la résilience, libérer la croissance et faire en sorte que les exportateurs canadiens restent concurrentiels mondialement.»

La société d'État a formé en mars un partenariat phare avec la société d'investissement indépendante Pledary Asia Pacific, spécialiste des partenariats public-privé en infrastructure dans la région. EDC fournira jusqu'à 650 millions de dollars américains d'appui pour aider des entreprises canadiennes à s'intégrer dans des chaînes d'approvisionnement d'infrastructure mondiales et à participer à des projets complexes partout en Asie-Pacifique.

Avec une population de 4 milliards et quelque 83 000 milliards de dollars d'activité économique, la région «présente une forte demande dans tous les secteurs où le Canada excelle», dit M. Monize.

Alors que l'Asie-Pacifique est la région à la plus forte croissance au monde, seulement environ 11 % des exportations canadiennes y sont actuellement destinées. Comme la demande est forte dans tous les domaines de prédilection du Canada, explique-t-il, «il y a un grand potentiel inexploité dans l'infrastructure, l'énergie, les ressources naturelles et l'agroalimentaire.»



Colin Laughlan

Located on China's central coast on the southern estuary of the Yangtze River, spectacular Shanghai is a global center for finance, commerce, research, science and technology as well as the world's largest container port, with a population of 30 million in the urban area.

Située sur la côte centrale de Chine, sur l'estuaire sud du fleuve Yangtsé, Shanghai est une ville spectaculaire. Elle est un centre mondial de la finance, du commerce, de la recherche, de la science et de la technologie, ainsi que le plus grand port à conteneurs du monde. Elle compte 30 millions d'habitants en milieu urbain.

Canada's trade diversification takes hold

Canada's Indo-Pacific trade diversification is in high gear. The nation famously lauded over 100 years ago for 'filling the 20th Century with its development' is again spreading its wings – catalysed to strengthen its economic sovereignty in the face of super power competition erupting from its closest North American neighbour – yet in a mission defined by scholars years ago as Canada's destiny. "Canada's chief goal in the Pacific is to gain a greater share in the economic growth of East Asia while promoting regional stability through middle power multilateralism," wrote historian Frank Langdon in his foundational 1995 paper, *Canada's goal in the Asia Pacific*.

That goal today is more than aspirational – it is imperative, according to George Monize, Managing Director and Head of Export Development Canada Asia Pacific in Singapore.

"Canada stands at a pivotal moment. Market diversification is no longer optional. It is a strategic necessity to build resilience, unlock growth and ensure Canadian exporters remain competitive globally," he told *Maritime Magazine*.

One of the crown corporation's marquee partnerships signed in March this year with Plenary Asia Pacific, an independent investor specializing in public-private partnerships in the region's infrastructure, commits EDC's financial support of up to US\$650 million to help Canadian companies integrate into global infrastructure supply chains and compete on complex project across the Asia-Pacific.

The region's 4-billion people and an estimated \$83 trillion in economic activity "offers strong demand across all sectors where Canada excels," said Mr. Monize.

While Asia-Pacific is the fastest growing region in the world, only about 11% of Canada's exports currently flow there. And there is strong demand across all sectors where Canada excels, he explained, "with significant untapped potential in infrastructure, energy, natural resources and agri-food."

"Ultimately, partnerships like this support both Canadian exporters looking to expand into the Asia-Pacific and global companies seeking to invest and work with Canada," he said.



@GLOBAL AFFAIRS CANADA

George Monize

Managing Director of Export Development Canada Asia Pacific in Singapore.
“Market diversification is no longer optional – it’s imperative.”

Directeur général d’Exportation et développement Canada en Asie-Pacifique, à Singapour.
« La diversification des marchés n’est plus facultative. Elle est impérative. »

New strategic partnership with China

In the political sphere as well, Canada is forging new partnerships that aim at long-term trade relationships. One of the biggest is the new strategic partnership with China, put in place with Prime Minister Carney’s reset in diplomatic relations with Beijing in January this year. With a renewed Canada-China Joint Economic and Trade Commission (JETC), and new agreements signed for agriculture, energy, and electric vehicles, merchandise trade between the two countries, which reached \$124.8 billion in 2025, appears to be poised for significant growth.

Much of that will come from Canada’s energy sector explained Philippe Rheault, Director of the University of Alberta’s China Institute. Drawing on the Institute’s Canada-China Trade: 2025 Year-in-Review report, Mr. Rheault said:

“While traditional agriculture exports faced severe headwinds last year due to retaliatory tariffs, western provinces rapidly compensated by scaling up energy and mineral shipments.”

The Report also pointed to Canada’s persistent east to west structural imbalance in trade exposure to China.

“When we talk about export potential, 2026 proved that the centre of gravity for Canadian exports has shifted decidedly westward,” he said. “Exports were concentrated in B.C. and

Et de conclure : « Au bout du compte, des partenariats comme le nôtre soutiennent à la fois les exportateurs canadiens voulant prendre de l’essor en Asie-Pacifique et les entreprises mondiales voulant investir au Canada et travailler avec lui. »

Nouveau partenariat stratégique avec la Chine

Dans la sphère politique aussi, le Canada forge de nouveaux partenariats dans l’optique de relations commerciales à long terme. Un des plus importants est le nouveau partenariat stratégique avec la Chine après que le premier ministre Carney a réinitialisé les relations diplomatiques avec Beijing en janvier. Le Comité mixte sur l’économie et le commerce Canada-Chine a été relancé et de nouveaux accords ont été conclus pour l’agriculture, l’énergie et les véhicules électriques, si bien que le commerce de marchandises entre les deux pays semble destiné à augmenter considérablement. Il atteignait 124,8 milliards de dollars en 2025.

Une bonne part de l’augmentation viendra du secteur canadien de l’énergie, explique Philippe Rheault, directeur de l’Institut de la Chine à l’Université de l’Alberta. L’Institut a publié un rapport sur le commerce Canada-Chine en 2025.

« Alors que les exportations agricoles traditionnelles ont affronté des vents contraires l’année passée en raison de représailles tarifaires, les provinces de l’Ouest ont rapidement compensé en accroissant les expéditions d’énergie et de minerai », dit M. Rheault.



Traffic meets intelligence

Optimizing schedules for 29 terminals and 3,000+ ships per year, our Active Vessel Traffic Management Program coordinates and streamlines ship movements, eliminates unnecessary transits, and enhances vessel traffic flow to keep cargo moving. See our innovation in operation.

portvancouver.com/smarter_gateway





Philippe Rheault

Director of China Institute at the University of Alberta.
"Canada's western provinces are scaling up energy and mineral shipments to China."

Directeur de l'Institut de la Chine à l'Université de l'Alberta.
« Les provinces de l'Ouest canadien augmentent les expéditions d'énergie et de minerai en Chine. »

@UNIVERSITY OF ALBERTA

Alberta while imports were anchored in Ontario," he said.

"We are witnessing a profound structural pivot toward energy in our trade relationship with China. Energy exports to China surged 78% to \$9.5 billion in 2025, and that momentum continued into early 2026 with an additional 67.1% YoY growth.

"Oil is undoubtedly the major driver, which grew by 155% to \$6.3 billion, but for the maritime sector the real story extends to diversification: liquefied propane gas exports jumped from zero to nearly \$518 million in 2025, driven almost entirely out of British Columbia, and in Q1 2026, these export trends continued, reaching \$108 million," said Mr. Rheault.

"Enhancing our Pacific Infrastructure is unlocking entirely new, highly lucrative export vectors for Western Canada," he said.

Surging energy exports

Indeed, new energy export facilities on Canada's west coast are now preparing to come on stream within the next few years while existing ones are currently expanding.

Launched in 2025, LNG Canada's consortium of four Asian energy companies along with the project lead operator Shell Canada, include Malaysia's Petronas, PetroChina, Japan's Mitsubishi Corporation, and South Korea's KOGAS. Currently at full capacity, the Kitimat operation ships 14 million tonnes per year. Its planned \$33 billion phase 2 expansion, awaiting a final investment decision later this year, doubles the annual output by constructing two additional liquefaction plants.

Four other LNG facilities involving First Nations equity are under construction on B.C.'s west coast: Woodfibre LNG at Squamish is scheduled to deliver 2.1 million tonnes per year starting in late 2027. Kitimat-based Cedar LNG, to come on stream in late 2028, will deliver 3 million tonnes per year. Ksi Lisims LNG, a 12 million tonne facility 80 kilometres north of Prince Rupert expects to launch operations by 2029. Tilbury LNG at the Port of Vancouver is planning a \$3 billion expansion to its LNG bunkering facility that could see 2.5 million tonnes destined for foreign markets by 2028.

Increased crude oil shipments from northern Alberta to the Port of Vancouver's Westridge Marine Terminal began

Le rapport indique du reste le déséquilibre structurel persistant entre l'est et l'ouest dans le commerce avec la Chine.

« Quand nous parlons de potentiel d'exportation, dit-il, 2026 a démontré que le centre de gravité pour les exportations canadiennes s'est résolument déplacé vers l'ouest. Les exportations étaient concentrées en Colombie-Britannique et en Alberta, alors que les importations l'étaient en Ontario.

« Nous constatons un profond pivotement structurel vers l'énergie dans nos relations commerciales avec la Chine. Les exportations énergétiques en Chine ont bondi de 78 % en 2025, à 9,5 milliards de dollars. L'élan s'est maintenu au début de 2026, avec une augmentation supplémentaire de 67,1 % d'une année à l'autre.

« Le pétrole est indiscutablement le facteur majeur, avec une augmentation de 155 %, à 6,3 milliards de dollars, précise M. Rheault. Cependant, pour le secteur maritime, la réalité comporte une diversification : les exportations de propane liquéfié sont passées de zéro à presque 518 millions de dollars en 2025, presque entièrement à partir de la Colombie-Britannique. Au T1 2026, la tendance vers la hausse a continué, les exportations s'élevant à 108 millions de dollars.

« L'amélioration de notre infrastructure sur la côte du Pacifique ouvre de tout nouveaux et hautement lucratifs vecteurs d'exportation pour l'Ouest canadien. »

Exportations d'énergie en plein essor

Dans les quelques prochaines années, de nouvelles installations pour l'exportation d'énergie seront opérationnelles sur la côte Ouest, et des installations existantes font l'objet d'une expansion.

Le consortium LNG Canada, lancé en 2025, regroupe quatre entreprises asiatiques – la malaisienne Petronas, PetroChina, la japonaise Mitsubishi Corporation, la sud-coréenne KOGAS – et le maître d'œuvre Shell Canada. L'opération de Kitimat tourne à plein rendement, expédiant 14 millions de tonnes par année. Son expansion phase 2, un projet de 33 milliards de dollars, attend une décision finale cette année. Elle doublera la production annuelle grâce à deux usines de liquéfaction supplémentaires.

Quatre autres installations de GNL sont en construction sur la côte de la Colombie-Britannique, avec une participation de Premières Nations. À Squamish, Woodfibre LNG devrait fournir 2,1 millions de tonnes par année à partir de la fin 2027. À Kitimat, Cedar LNG entrera en production à la fin 2028, avec 3 millions de tonnes par année. Ksi Lisims LNG, une installation de 12 millions de tonnes à 80 km au nord de Prince Rupert

Expand | Strengthen

your reach. | your supply chain.

Accédez à de nouveaux marchés.
Renforcez votre chaîne d'approvisionnement.

Think beyond borders



From Europe and the Mediterranean
to the Indo-Pacific and Latin America,
**Montreal connects your business
to global opportunities.**

De l'Europe et de la Méditerranée à la
région indo-pacifique et à l'Amérique latine,
**Montréal vous connecte aux grands
marchés internationaux.**

in 2024 with the expansion of Transmountain pipeline. The pipeline now delivers 890,000 barrels per day of which about 60% is shipped to Asian markets.

The recent July announcement by the federal government and the Province of Alberta for a second crude oil pipeline along the Transmountain route to the Port of Vancouver's Roberts Bank terminal is now also under consideration. If built, it will deliver an additional one million barrels per day.

At the Port of Prince Rupert, AltaGas' Ridley Island Export Terminal shipped 2.4 million tonnes of liquified petroleum gas (LPG) to markets in Asia in 2025, while Pembina's LPG bulk terminal handled over 506,000 tonnes and Drax's Westview Terminal saw 1.3 million tonnes of biofuel flow through its facility. However, one terminal operator says there is still a huge, untapped capacity in the energy sector.

According to Craig Olley, President and CEO of Trigon Pacific Terminals, a lawsuit between the port and Trigon stands in the way of unlocking billions of dollars in additional revenue from Liquid Petroleum Gas (LPG) exports. At stake, he told *Maritime Magazine*, is "between \$1.5- and \$2 billion for Trigon, and between \$50 and \$100 million annually for Canadian producers."

The suit centres on an exclusivity agreement between the port and its Ridley Energy Export Facility (REEF), a \$1.35 billion joint venture by AltaGas and the Netherlands Royal Vopak. Trigon alleges the agreement illegally blocks Trigon from using its own new open-access export facility, now under construction, to expand into LPG exports to meet high demand in Asian markets.

Trigon's \$750 million project, with 10% equity positions held by the Lax Kw'alaams and Metlakatla First Nations, is slated to come onstream in 2029.

Under the exclusivity agreement, "AltaGas controls the entire shipping lane, and they decide who to sell to. There's no competition – if we don't deal with the exclusivity agreement, Canadian producers and Canada are losing out," said Mr. Olley. "We believe there is a commercial solution," he said.

"We know that by 2035, there's going to be an additional 175,000 barrels a day of LPG available. The excess LPG cannot be handled through AltaGas facilities."

The legal case goes forward next February. "Regardless of who wins, it's going to be appealed – a lengthy process," said Mr. Olley.

Big tailwinds for agriculture products

Agriculture is also playing a major part in Canada's exports to the Indo Pacific, said Leif Carlson, Vice President, Markets and Trade at Cereals Canada, which engages in cereal exports globally over \$12 billion annually.

"For the Indo-Pacific, China is a largest single export market, making up about 12% of Canada's wheat exports," he said. "During the period 2021 to 2024, China averaged over a billion dollars just for non-durum wheat. When you bring in all the cereal crops – a market like China buys all wheat, durum wheat, oats, and barley – then you're well over a billion dollars in exports of cereal grains," he said.

Second in size, making up 11% per cent of Canada's regional export market, is Indonesia, said Mr. Carlson. There, non-durum bread wheat for the same period averaged over \$850 million in annual export value. Other notable markets

prévoit lancer ses opérations d'ici 2029. Enfin Tilbury LNG, au port de Vancouver, planifie un agrandissement de 3 milliards de dollars de son installation de soutage de GNL, qui pourrait exporter 2,5 millions de tonnes d'ici 2028.

Depuis 2024, l'agrandissement du pipeline Transmountain a permis d'augmenter les expéditions de pétrole brut du nord de l'Alberta au terminal Westridge Marine du port de Vancouver. Le pipeline livre maintenant 890 000 barils par jour, dont 60% est expédié en Asie.

En juillet, le gouvernement fédéral et la Province de l'Alberta ont annoncé un accord sur un deuxième pipeline de brut suivant le trajet de Transmountain jusqu'au terminal Roberts Bank du port de Vancouver. Le projet est à l'étude. Il apporterait un supplément de 1 million de barils par jour.

Au port de Prince Rupert, le terminal d'exportation d'AltaGas sur l'île Ridley a expédié 2,4 millions de tonnes de gaz de pétrole liquéfié (GPL) en Asie en 2025. Le terminal de GPL en vrac de Pembina a manutentionné plus de 506 000 tonnes. Le terminal Westview de Drax a vu passer 1,3 million de tonnes de biocarburant. Malgré tout, selon un des exploitants de terminaux, il reste un énorme potentiel inexploité dans le secteur de l'énergie.

D'après Craig Olley, PDG de Trigon Pacific Terminals, un procès en cours entre le port et Trigon empêche de réaliser des milliards de dollars de recettes supplémentaires de l'exportation de GPL. L'enjeu, a-t-il confié au *Maritime Magazine*, se chiffre « entre 1,5 et 2 milliards de dollars pour Trigon, et entre 50 et 100 millions de dollars par année pour les producteurs canadiens ».

Le procès concerne un accord d'exclusivité entre le port et l'installation d'exportation d'énergie de l'île Ridley REEF, projet conjoint de 1,35 milliard de dollars d'AltaGas et la néerlandaise Royal Vopak. Trigon soutient que l'accord empêche illégalement Trigon d'utiliser sa propre installation d'exportation libre-accès, actuellement en construction, pour augmenter ses exportations de GPL en réponse à la forte demande des marchés asiatiques.

Le projet de 750 millions de dollars de Trigon, dans lequel les Premières Nations de Lax Kw'alaams et de Metlakatla détiennent une participation, doit entrer en service en 2029.

Aux termes de l'accord d'exclusivité : « AltaGas contrôle toute la route de navigation et décide à qui vendre, dit M. Olley. Il n'y a pas de concurrence. Si nous ne faisons pas quelque chose au sujet de l'accord d'exclusivité, les producteurs canadiens et le Canada seront perdants.

« Nous croyons qu'il y a une solution commerciale, ajoute-t-il.

« Nous savons que d'ici 2035, l'offre augmentera de 175 000 barils de GPL par jour. Le supplément de GPL ne pourra pas être absorbé par les installations d'AltaGas. »

Le procès suivra son cours en février prochain. Peu importe qui gagne, ce sera porté en appel – et ce sera long », conclut M. Olley.

Grandes perspectives pour les produits agricoles

L'agriculture représente aussi une grande part des exportations canadiennes en Indo-Pacifique, dit Leif Carlson, vice-président de l'organisme Cereals Canada, qui exporte des céréales pour 12 milliards de dollars par année.



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



Leif Carlson

Vice President, Markets and Trade at Cereals Canada.
"Agriculture is playing a major part of Canada's exports to the Indo-Pacific region, led by China and Indonesia."

Vice-président, Marchés et commerce, Cereals Canada.
« L'agriculture représente une grande part des exportations canadiennes en Indo-Pacifique, et d'abord en Chine et en Indonésie. »

for Canadian cereals grains include Japan at around \$950 million and Bangladesh over \$500 million.

"You see a growing middle class and urbanization trends throughout the Indo-Pacific and southeast Asia," Mr. Carlson said. "That's one of the reasons why the region is such a positive market for Canadian agriculture."

At Canada's Indo-Pacific Agriculture and Agrifood Office (IPAAO) in Manila, opened by the federal government in 2024, Executive Director, Diedrah Kelly, leads a staff of five Canadians and three locally engaged personnel in building strategic partnerships and expanding trade networks throughout the Indo-Pacific region.

"As incomes rise, so does demand for high-quality nutritious food products including grains, pulses, meat, and processed foods. At the same time, more than a billion people across the region continue to face moderate or severe food and nutrition insecurity," Ms. Kelly, told *Maritime Magazine*. "Canada is well positioned to help meet growing demand. The IPAAO plays an important role in promoting awareness of the safety, quality and reliability of Canadian agriculture and agri-food products," she said.

Several new bilateral trade agreements are also paving the way for expanded Canadian trade with Indo-Pacific economies.

Key agreement with Indonesia

A major Comprehensive Economic Partnership Agreement (CEPA) between Canada and Indonesia is set to come into force soon, according to Global Affairs Canada. "Both countries are undertaking steps to ratify the agreement to have it enter into force before the end of 2026," Global Affairs informed *Maritime Magazine* in June. "Indonesia is destined to be the fifth largest economy in the world, where Canadian merchandise exports last year were valued at \$3 billion. Once the CEPA is fully implemented, over 97% of current Canadian exports to Indonesia will have tariffs either reduced or fully eliminated, making Canadian exports – such as wheat, potash, wood, and soybeans – far more competitive in Indonesia."

« En Indo-Pacifique, la Chine est le plus grand marché, représentant environ 12 % des exportations canadiennes de blé, dit-il. De 2021 à 2024, la Chine était en moyenne à plus de 1 milliard de dollars uniquement pour le blé non dur. Quand on considère toutes les céréales – or un marché comme la Chine achète aussi bien blé, blé dur, avoine et orge –, on est bien au-delà de 1 milliard de dollars d'exportations de grains céréaliers. »

L'Indonésie est au deuxième rang, avec 11 % du marché des exportations canadiennes dans la région, dit M. Carlson. Dans la même période, les exportations de blé non dur représentaient en moyenne 850 millions de dollars par année. Le Japon et le Bangladesh sont aussi d'importants marchés pour les grains céréaliers canadiens, en achetant respectivement pour 950 millions de dollars et plus de 500 millions de dollars.

« La tendance est à l'expansion de la classe moyenne et à l'urbanisation dans toute la région de l'Indo-Pacifique et de l'Asie du Sud-Est, note M. Carlson. C'est une des raisons pour lesquelles la région est un marché si positif pour l'agriculture canadienne. »

Au Bureau indo-pacifique pour l'agriculture et l'agroalimentaire (BIPAA) à Manille, que le gouvernement fédéral a ouvert en 2024, la directrice exécutive, Diedrah Kelly, dirige un personnel de cinq Canadiens et trois employés locaux. Le BIPAA développe des partenariats stratégiques et des réseaux commerciaux dans tout l'Indo-Pacifique.

« À mesure que les revenus augmentent, la demande augmente aussi pour des produits alimentaires nutritifs de grande qualité, y compris céréales, légumineuses, viande et aliments transformés, disait M^{me} Kelly au *Maritime Magazine*. En même temps, plus de 1 milliard d'habitants de la région continuent de souffrir d'insécurité alimentaire et nutritionnelle modérée ou grave. Le Canada est bien placé pour aider à combler une demande croissante. Le BIPAA joue un rôle important en faisant mieux connaître la sécurité, la qualité et la fiabilité des produits agricoles et agroalimentaires canadiens. »

Plusieurs nouveaux accords commerciaux bilatéraux ouvrent la voie à une expansion du commerce canadien en Indo-Pacifique.

Accord clé avec l'Indonésie

Un important Accord de partenariat économique global (APEG) entre le Canada et l'Indonésie doit entrer en vigueur bientôt. « Les deux pays prennent des mesures pour ratifier l'accord afin qu'il soit en vigueur avant la fin 2026, indiquait Affaires mondiales Canada au *Maritime Magazine* en juin.

Diedrah Kelly

Executive Director of Canada's Indo-Pacific Agriculture and Agrifood Office in Manila. "Canada is well positioned to help meet growing demand."

Directrice exécutive du Bureau indo-pacifique pour l'agriculture et l'agroalimentaire du Canada, à Manille
« Le Canada est bien placé pour aider à combler une demande croissante. »



L'Indonésie est destinée à devenir la cinquième plus grande économie au monde. Les exportations canadiennes de marchandises s'y élevaient à 3 milliards de dollars l'année passée. Lorsque l'APEG sera pleinement mis en œuvre, plus de 97 % des exportations canadiennes actuelles en Indonésie verront leurs tarifs douaniers réduits ou éliminés. Ainsi les exportations canadiennes – comme le blé, la potasse, le bois et le soja – seront bien plus concurrentielles en Indonésie. »

Dans d'autres négociations notables en cours dans la région, Affaires mondiales Canada a loué l'Indonésie pour son rôle aidant à faire progresser l'Accord de libre-échange ANASE-Canada (ALEAC).

« L'Indonésie, qui copréside le comité de négociation de l'ALEAC au nom de l'ANASE, a aidé considérablement à l'avancement [des pourparlers], dit un porte-parole d'Affaires mondiales Canada. Le Canada apprécie sincèrement son leadership et son engagement soutenus. Les négociateurs travaillent en vue de conclure en 2026. »

L'ANASE regroupe 11 pays (Brunei Darussalam, Cambodge, Indonésie, Laos, Malaisie, Philippines, Singapour, Thaïlande, Vietnam et Timor-Leste) dont le PIB combiné atteint non moins de 4000 milliards de dollars américains. Le commerce bilatéral du Canada s'y élève actuellement à environ 42,3 milliards de dollars par année, faisant de l'ANASE son quatrième plus grand partenaire commercial.

In another important regional negotiation underway, Global Affairs commended Indonesia for its role in assisting progress in the ASEAN-Canada Free Trade Agreement (ACAFTA):

"Indonesia, as ASEAN co-chair in the ACAFTA negotiations, has played an important role in advancing progress, and Canada sincerely appreciates its continued leadership and engagement. Negotiators are working to conclude the negotiations in 2026," said a Global Affairs spokesperson.

The 11-country ASEAN trade bloc (Brunei Darussalam, Cambodia, Indonesia, Laos, Malaysia, Myanmar, the Philippines, Singapore, Thailand, Vietnam, and Timor Leste) represents a huge, combined GDP of US\$4 trillion. Canada's annual two-way merchandise trade is currently around \$42.3 billion, making it our fourth-largest trading partner.

Greater Jakarta, Indonesia's bustling capital, financial and economic centre, is home to the most massive urban area of the world with a population exceeding 40 million people.

Jakarta, dynamique capitale et centre financier et économique d'Indonésie, est le centre urbain le plus peuplé du monde, avec plus de 40 millions d'habitants.





Dinesh K. Patnaik

India's High Commissioner to Canada.
"We can easily achieve a strong prospect
of doubling bilateral trade within five years."

Haut-commissaire de l'Inde au Canada.
« Nous pouvons aisément réaliser la perspective
de doubler notre commerce bilatéral d'ici cinq ans. »

@GLOBAL AFFAIRS

Massive potential of India

Canada's reset in relations with India in 2025 has also opened the door to a massive market, growing at 6.48% annually. The IMF World Outlook in April this year ranked India as the world's sixth largest economy with a nominal GDP of US\$4.15 trillion; that jumps to the third largest when measured with PPP GDP of US\$18 trillion. However, it is India's low per capita income of \$2,813 which may drive hard bargaining on some Canadian commodities.

"India is an increasingly important partner for us as we seek to double exports to markets beyond the U.S. over the next decade, including doubling of two-way trade with India to \$70 billion annually by 2030," said Global Affairs. "Canada and India reaffirmed our shared commitment to concluding negotiations on a comprehensive trade agreement by the end of this year."

Interviewed by *Maritime Magazine* in July, India's High Commissioner to Canada, Dinesh K. Patnaik, was enthusiastic about the goal. "We can easily achieve a target of doubling our bilateral trade in the next five years. We want to buy everything you have – as long as two things are there: it's in a sustainable manner and in a cost-effective manner," he said.

Among his list of "low hanging fruit" for tariff reductions are textiles, footwear, engineering products, pharmaceuticals, and a broad range of agricultural products.

But he singled out energy and critical minerals as priorities.

"Number one is energy," he said. "Right now we get almost 80% of our energy imported from abroad. In Canada we are looking at crude, LNG, butane, propane – the whole stack in petroleum. We are very keen to buy more from Canada."

"Critical minerals are also important – graphite, lithium, potash, and uranium," he said.

"We just signed a deal with Canada for \$2.8 billion on uranium. By 2047, India will increase from 10 gigawatts of electricity from nuclear sources to 100 gigawatts. Imagine how much uranium we will require to increase to 100 gigawatts," he said.

Énorme potentiel en Inde

La réinitialisation des relations du Canada avec l'Inde, en 2025, a aussi ouvert la porte à un énorme marché croissant de 6,48 % par année. Le numéro d'avril de *Perspectives de l'économie mondiale* du FMI classait l'Inde au sixième rang des économies mondiales avec son PIB nominal de 4150 milliards de dollars américains. L'Inde grimpe même au troisième rang pour le PIB à parité de pouvoir d'achat, à 18 000 milliards de dollars américains. Cependant, le faible revenu par personne en Inde, soit 2813 \$, pourrait mener à des négociations serrées pour certains produits canadiens.

« L'Inde est un partenaire de plus en plus important pour nous alors que nous visons à doubler les exportations vers des marchés autres que les États-Unis dans la prochaine décennie, y compris en doublant le commerce bilatéral avec l'Inde pour le porter à 70 milliards de dollars par année d'ici 2030, dit Affaires mondiales Canada. Le Canada et l'Inde ont réaffirmé leur engagement commun à boucler des négociations sur un accord commercial global cette année. »

Interviewé par le *Maritime Magazine* en juillet, le haut-commissaire de l'Inde au Canada, Dinesh K. Patnaik, s'est montré enthousiaste : « Nous pouvons aisément réaliser l'objectif de doubler notre commerce bilatéral d'ici cinq ans. Nous voulons acheter tout ce que vous avez – pourvu qu'il y ait deux choses : c'est fait de façon durable et de façon économique. »

Sa liste de produits mûrs pour une réduction des tarifs douaniers comprend textiles, chaussures, produits d'ingénierie, produits pharmaceutiques et un éventail de produits agricoles.

Il considère toutefois que l'énergie et les minéraux critiques sont prioritaires.

« L'énergie est numéro 1, dit-il. Actuellement, nous importons presque 80 % de notre énergie. Au Canada, nous nous intéressons au brut, au GNL, au butane, au propane – toute la gamme du pétrole. Nous sommes très intéressés à acheter davantage du Canada. »

« Les minéraux critiques sont aussi importants : graphite, lithium, potasse et uranium. »

« Nous venons de signer un accord avec le Canada pour 2,8 milliards de dollars d'uranium. D'ici 2047, l'Inde fera passer sa production d'électricité nucléaire de 10 gigawatts à 100 gigawatts. Imaginez combien d'uranium il nous faudra pour parvenir à 100 gigawatts. »

Pour des produits comme le bois cependant, M. Patnaik note le coût élevé du transport entre le Canada et l'Inde. « Le

problème est la logistique, dit-il. Le résineux, par exemple, coûte davantage en conteneurs. Le transport par conteneurs de la Colombie-Britannique à l'Inde coûte presque trois fois plus qu'avec un grand navire à partir des États-Unis. Il n'y a pas beaucoup de compagnies maritimes qui relient la Colombie-Britannique et l'Inde.»

Expédition de produits forestiers de Colombie-Britannique

M. Patnaik plaide pour de grandes expéditions de vrac ou de marchandises générales par navires Panamax apportant des produits forestiers directement de la Colombie-Britannique en Inde. «La découpe et le polissage peuvent se faire en Inde, parce que la main-d'œuvre est moins chère, dit-il. Donc, il n'est pas logique de les faire en Colombie-Britannique, où la main-d'œuvre est chère. Si nous pouvons arranger cela, il est question de millions et de millions de dollars, et de milliers et de milliers de tonnes de bois que vous pouvez envoyer régulièrement en Inde.

However, for products like lumber, Mr. Patnaik was critical of the shipping costs from Canada to India. “The problem is logistics,” he said. “Softwood, for example, costs more if you containerize it. The cost of a container from B.C. to India is almost three times more than if you get a large vessel to take it from the U.S. There are not many shipping lines which go from B.C. to India.”

Forestry shipments from British Columbia

Mr. Patnaik advocates for large bulk or breakbulk shipments in Panamax size vessels delivering forest products directly from B.C. to India. “The cutting and polishing can be done in India because that is where labour is cheap so there is no point in doing it in B.C. where labour is high. If we can work that out, then we’re talking about millions and millions of dollars and thousands and thousands of tonnes of lumber that you can send to India regularly,” he said.

“You need to do a consortium approach to the buyers in India,” he said.

China and Japan are key export destinations for British Columbia forestry products.

La Chine et le Japon sont des destinations clés pour l'exportation de produits forestiers de Colombie-Britannique.



@DREAMSTIME

Jim Messer, Vice President of International Markets at Forestry Innovation Investment (FII), a B.C. crown corporation working to develop and diversify global markets for B.C.'s forestry industry, hard-hit from U.S. tariffs, explained that lumber shipments off Canada's west coast are all currently containerized and are transhipped to India through Shanghai or Singapore.

"India is a lot further away than the rest of the Asia corridor is for B.C. lumber. So yes, it has higher freight rate," he said. "However," he added, "we don't support raw log shipments at all from the FII side."

Rising Indo-Pacific demand for critical minerals

The Indo-Pacific's rising demand for critical minerals is also being met in Canada's mining sector. A federal government announcement in late June commits \$73 million to help advance critical mineral supply chains and build the infrastructure needed to connect Canadian resources to global markets.

In a concerted effort led by British Columbia, the Western and Northern Canada Critical Minerals Strategy is taking shape across the four Western provinces and northern territories.

"B.C. is already producing or has the strong potential to produce 24 of Canada's 34 critical minerals and is advancing trade diversification and expanding international markets—particularly across high-growth Indo-Pacific economies. "That's why we recently led developments of the strategy, which will help us become Canada's economic engine, B.C. Minister of Mining and Critical Minerals Jagrup Brar, told *Maritime Magazine*.

Saskatchewan Energy and Resources Minister Chris Beaudry elaborated that the region is working together to improve port infrastructure, expanding rail and port capacity with the goal of moving critical minerals from mine to market more efficiently.

« Il faut aborder les acheteurs en Inde dans l'optique d'un consortium. »

Jim Messer est vice-président, Marchés internationaux, de Forestry Innovation Investment (FII), une société d'État de la Colombie-Britannique. FII s'emploie à développer et diversifier les marchés mondiaux pour l'industrie forestière de la province, durement touchée par les tarifs douaniers américains. Il explique que les expéditions de bois vers l'Inde à partir de la côte Ouest du Canada se font actuellement entièrement par conteneurs, avec un transbordement à Shanghai ou Singapour.

« L'Inde est beaucoup plus loin que le reste de l'Asie pour le bois de la Colombie-Britannique, note-t-il. Donc oui, le taux de fret est plus élevé. Cependant, à FII, nous ne sommes pas du tout favorables à l'expédition de billes de bois brutes. »

Demande croissante de minéraux critiques en Indo-Pacifique

La demande de minéraux critiques est en hausse en Indo-Pacifique, et le secteur minier du Canada y répond. Fin juin, le gouvernement fédéral annonçait un engagement de 73 millions de dollars pour aider à développer les chaînes d'approvisionnement de minéraux critiques et construire l'infrastructure nécessaire pour livrer les ressources canadiennes aux marchés mondiaux.

À l'Initiative de la Colombie-Britannique, les quatre provinces de l'Ouest et les territoires du Nord préparent une stratégie commune sur les minéraux critiques.

« La Colombie-Britannique produit déjà ou pourrait très bien produire 24 des 34 minéraux critiques du Canada, a dit au *Maritime Magazine* le ministre provincial des Mines et

Jagrup Brar

B.C. Minister of Mining and Critical Minerals.
"British Columbia has the strong potential to produce 24 of Canada's 34 critical minerals and expanding across Indo-Pacific economies."

Ministre des Mines et des Minéraux critiques de la Colombie-Britannique.
« La Colombie-Britannique pourrait très bien produire 24 des 34 minéraux critiques du Canada, et prendre de l'expansion dans l'ensemble des économies de l'Indo-Pacifique. »





Peter Xotta

President and CEO of the Vancouver Fraser Port Authority.

“Major infrastructure projects are preparing Canada’s largest port for expanded shipments to the Indo-Pacific region.”

Président et chef de la direction de l’Administration portuaire de Vancouver Fraser.
« Des projets d’infrastructure majeurs préparent le plus grand port du Canada à une augmentation des expéditions vers l’Indo-Pacifique. »

@VFPA

des Minéraux critiques, Jagrup Brar. Elle poursuit la diversification du commerce et développe des marchés internationaux – notamment dans les économies en forte croissance de l’Indo-Pacifique. C’est pourquoi nous avons récemment voulu l’élaboration de la stratégie, pour nous aider à devenir le moteur économique du Canada. »

Le ministre de l’Énergie et des Ressources de la Saskatchewan, Chris Beaudry, affirme que toute la région travaille pour améliorer l’infrastructure portuaire et augmenter la capacité ferroviaire et portuaire afin de transporter plus efficacement les minéraux critiques des mines aux marchés.

« La Saskatchewan est le plus grand producteur mondial de potasse, soutenant la sécurité alimentaire mondiale, et le plus grand producteur mondial d’uranium, alimentant la production fiable d’énergie nucléaire », dit-il.

Le port de Vancouver en mode expansion

Au plus grand port du Canada, l’Administration portuaire Vancouver-Fraser entreprend aussi des projets d’infrastructure majeurs, se préparant à une augmentation des expéditions vers l’Indo-Pacifique. Le PDG du port Peter Xotta a informé le *Maritime Magazine* qu’un dragage dans l’inlet Burrard qui permettrait aux navires-citernes Aframax de se charger à pleine capacité (au lieu de 80 %) pourrait démarrer cette année si les examens réglementaires en approuvent.

M. Xotta dit aussi que le tant attendu Terminal 2 de Roberts Bank (RBT2) « passe maintenant à la phase construction ».

L’énorme projet, qui devait initialement être achevé au milieu des années 2020, verra la construction d’une île artificielle de 100 hectares et ajoutera 2,4 millions d’EVP de capacité d’ici le milieu des années 2030. Le 16 juillet, le ministre fédéral des Transports Steven MacKinnon a annoncé une « stratégie transformationnelle » à quatre piliers pour le port de Vancouver. Entre autres, le RBT2 est soumis au Bureau des grands projets en vue d’un éventuel traitement accéléré.

“Saskatchewan is the world’s largest producer of potash, supporting global food security, and the world’s largest producer of uranium, supplying fuel for reliable nuclear energy,” he said.

Port of Vancouver readies for expanded shipments

At Canada’s largest port, the Vancouver Fraser Port Authority is also undertaking major infrastructure projects as the port readies for expanded shipments to the Indo Pacific. A port dredging project in the Burrard Inlet to enable transiting Aframax tankers to load to full capacity (currently at 80%) could start later this year if regulatory reviews approve the work, Port President and CEO Peter Xotta informed *Maritime Magazine*.

Mr. Xotta also said the long-awaited construction of the Roberts Bank Terminal 2 is “now moving to the construction phase.”

The massive project, originally targeted for operation by the mid-2020s, will build a 100-hectare artificial island adding 2.4 million TEU capacity by the mid-2030s. On July 16, Federal Transport Minister Steven MacKinnon announced a four-pillar “transformational strategy” for the Port of Vancouver that, in part, referred the RBT2 to the Major Projects Office for possible fast-tracking.

“The new Delta container terminal will unlock \$100 million in annual trade capacity and connect Canadian businesses to key markets across the Indo-Pacific,” said Mr. Xotta.

Meanwhile, a recent trade mission to the Indo-Pacific



LEADING CANADA INDO-PACIFIC TRADE PARTNERS IN 2025

(In billions of Canadian dollars)

PRINCIPAUX PARTENAIRES COMMERCIAUX DU CANADA DANS LA RÉGION INDO-PACIFIQUE

(En milliards de dollars canadiens)

COUNTRY/PAYS	IMPORT	EXPORT
China	90.6	34.5
Japan	21.8	14.6
South Korea	17.9	7.1
Vietnam	19.3	1.3
India	9.7	3.9
Australia	4.0	3.4
Indonesia	3.6	3.0

Source: Statistics Canada / Statistique Canada

Highlights versus 2025:

Increased imports from all countries, with biggest gains with Vietnam and China. Increased exports to China, Indonesia, Australia and Vietnam.

Points forts par rapport à 2025 :

Augmentation des importations en provenance de tous les pays, les hausses les plus importantes étant enregistrées avec le Vietnam et la Chine. Augmentation des exportations vers la Chine, l'Indonésie, l'Australie et le Vietnam.

saw B.C. Premier David Eby's delegation to China in late June. Meeting officials from China's Housing and Urban-Rural Development, Mr. Eby promoted expanded trade of B.C. lumber and value-added wood products in Chinese markets. The Premier's delegation also met with major energy purchasers in Beijing focused strengthening relationships with key buyers in one of the world's largest energy markets, as well as seafood and agri-food importers in Shanghai and Guangzhou.

"By diversify our trading partnerships we are helping to protect jobs and generating prosperity that supports stronger public services," commented Mr. Eby.

Also near the end of June, federal Minister of International Trade, Maninder Sidhu, led a trade mission to Japan. The mission delivered 14 commercial agreements worth more than \$1.7 billion in manufacturing, defense, clean technology and critical minerals and agri-food. "As Canada deepens its engagement across the Indo Pacific, missions like this contribute to more diversified partnerships in the region," he said. 

« Le nouveau terminal à conteneurs de Delta libérera 100 millions de dollars de capacité commerciale annuelle et reliera les entreprises canadiennes à des marchés clés dans l'Indo-Pacifique », dit M. Xotta.

Par ailleurs, dans le cadre d'une récente mission commerciale en Indo-Pacifique, la délégation du premier ministre de la Colombie-Britannique David Eby s'est rendue en Chine à la fin juin. M. Eby y a rencontré des responsables du logement et du développement urbain-rural, plaidant pour une augmentation du commerce de bois et de produits du bois à valeur ajoutée dans les marchés chinois. Sa délégation a aussi rencontré de grands acheteurs d'énergie à Beijing, visant à renforcer les relations avec des acheteurs clés dans un des plus grands marchés d'énergie du monde. Elle a aussi rencontré des importateurs de fruits de mer et de produits agroalimentaires à Shanghai et à Guangzhou.

« En diversifiant nos partenariats commerciaux, nous aidons à protéger des emplois et à générer une prospérité qui aide à renforcer les services publics », de dire M. Eby.

Également vers la fin juin, Maninder Sidhu, ministre fédéral du Commerce international, a dirigé une mission au Japon. Celle-ci a permis de conclure 14 accords commerciaux pour plus de 1,7 milliard de dollars dans les secteurs de la fabrication, de la défense, de la technologie propre, des minéraux critiques et de l'agroalimentaire. « À mesure que le Canada approfondit ses relations en Indo-Pacifique, a-t-il dit, de telles missions contribuent à diversifier les partenariats dans la région. 

West Coast shortsea outlook

Transport maritime à courte distance sur la côte Ouest

On a site on Burrard Inlet, DP World has installed a mobile harbour crane to operate on barges carrying containers without having to rebuild an old berth.

Dans l'inlet Burrard, DP World a installé une grue mobile pour pouvoir charger ou décharger des conteneurs sur des barges sans avoir à reconstruire un ancien quai.

Colin
Laughlan

September launching of Salish Sea Gateway

With the launch of the Salish Sea Gateway slated for this September, a long-awaited shortsea shipping operation around the Port of Vancouver will finally be underway. One of the port's most studied questions over the past two decades – where to locate its first dedicated barge facility – has been settled by DP World Canada. The company's \$22-million infrastructure investment has developed a site on the south shore of Burrard Inlet, between Vancouver's two urban container terminals, DPW's Centerm and GCT's Vanterm.

Ouverture du Salish Sea Gateway en septembre

Lorsque le terminal Salish Sea Gateway entrera en service en septembre, une opération de transport maritime à courte distance sera enfin lancée autour du port de Vancouver. Pendant deux décennies, une des questions les plus étudiées au port était l'emplacement de sa première installation pour barges. DP World Canada a tranché. L'entreprise a investi 22 millions de dollars pour aménager un site sur la rive sud de l'inlet Burrard, entre les deux terminaux à conteneurs urbains de Vancouver, le Centerm de DPW et le Vanterm de GCT.





Doug Smith

CEO of DP World Canada.

"In the longer term, we will see west coast shortsea shipping expanding from containers to bulk cargo."

PDG de DP World Canada.

«À plus long terme, le transport maritime à courte distance sur la côte Ouest pourrait s'étendre des conteneurs au vrac.»

"We're using a facility where the pier is about 100 years old and can't really be set up. So for the sake of getting it going right now, we reach over it with a mobile harbour crane – way bigger than we need – so we can operate the barge without having to rebuild the berth. Otherwise, it would have taken two years before we got this facility up," said Doug Smith, CEO of DP World Canada.

DP World's new barge service will shift cargo containers from truck-and-ferry movements by linking regional road and rail networks with global ocean carrier services. It will focus initially on connecting Vancouver-area container terminals with the Port of Nanaimo on Vancouver Island.

Containers first

"It's going to start with containers first," explained Mr. Smith, who expressed an urgency to develop a regular barge service with Nanaimo's Duke Point terminal, where a berth expansion is scheduled for completion by November 2027.

"Running it for the next year will build the brand – the consistency. We have a lot of customers who are very interested in that going well," said Mr. Smith.

The expanded Nanaimo berth will accommodate a 5,000 TEU container vessel or a Supramax for bulk shipments and is designed for simultaneous berthing for vessels and barges. The enhanced services will support importers and exporters with smoother regional and international trade, including routes to key Asian markets, said Mr. Smith.

"The first part is recognizing that Nanaimo's port at Duke Point needs to be part of larger ecosystem," he explained, pointing to other Lower Mainland container terminals around Vancouver, the Fraser River, and Delta. "The barge is the key," he said, noting the service must align with DP World's partnership with Gemini Cooperation. The collaborative effort with Hapag-Lloyd, Maersk, and CPKC rail has delivered 90% on time vessel arrival time in Vancouver since its launch in 2025, said Mr. Smith. "We're the top performing location for the globe for Gemini. The new barge service is going to be like clockwork. We're going to run the same concept we did with Gemini, no if, ands or buts, so you can depend on it."

«Nous utilisons une installation où le quai a plus ou moins 100 ans et ne peut pas réellement être aménagé, dit Doug Smith, PDG de DP World Canada. Alors pour avancer sans tarder, nous passons au-dessus avec une grue portuaire mobile – bien plus grande que nous n'en avons besoin – afin de pouvoir travailler les barges sans reconstruire le quai. Sinon, il aurait fallu deux ans avant que cette installation soit réalisée.»

Le nouveau service pour barges de DP World prendra en charge des conteneurs qui sont actuellement déplacés par camion et traversier, en fournissant un lien entre les réseaux routiers et ferroviaires régionaux et les services océaniques. Au début, il s'agira surtout de relier les terminaux à conteneurs de Vancouver au port de Nanaimo sur l'île de Vancouver.

Priorité aux conteneurs

«Ce sera d'abord les conteneurs», a expliqué M. Smith, qui a souligné l'urgence de créer un service régulier pour barges vers le terminal de la pointe Duke à Nanaimo, où un agrandissement du quai devrait être achevé d'ici novembre 2027.

«Assurer le service au cours de l'année à venir lui donnera une notoriété – de fiabilité, dit M. Smith. Nous avons bien des clients qui sont très intéressés à ce que tout se passe bien.»

Le poste d'amarrage agrandi de Nanaimo pourra recevoir un porte-conteneurs de 5000 EVP ou un Supermax pour le vrac. Il est conçu pour permettre l'amarrage simultané de navires et de barges. Selon M. Smith, les services améliorés serviront les importateurs et les exportateurs en facilitant le commerce régional et international, y compris avec les grands marchés asiatiques.

«La première partie est de reconnaître que le port de Nanaimo, à la pointe Duke, doit faire partie d'un écosystème plus vaste», explique-t-il en évoquant les autres terminaux à conteneurs de la vallée du bas Fraser, autour de Vancouver, sur le fleuve Fraser et à Delta. «La barge est la clé», dit-il, notant que le service doit s'aligner sur ceux du partenariat entre DP World et la Gemini Cooperation. La collaboration avec Hapag-Lloyd, Maersk et CPKC a affiché un taux de 90 % d'arrivées des navires à temps à Vancouver depuis son lancement en 2025, dit M. Smith. «Nous sommes le lieu le plus performant pour Gemini. Le nouveau service pour barges marchera comme une horloge. Nous suivrons le même concept qu'avec Gemini. Pas d'excuses et pas de discussion, vous pourrez compter dessus.»

Possibilités éventuelles pour le vrac

À plus long terme, M. Smith pense que le transport maritime à courte distance sur la côte Ouest pourrait s'étendre au vrac. « Il y a trois ou quatre possibilités éventuelles pour le vrac, de Prince Rupert à Seattle, dit-il. Nous sommes encore au stade des conversations.

« Nous avons lancé l'affaire sur base de la liaison entre Nanaimo et Vancouver, tant Centerm que Vanterm. Mais je voudrais des partenariats plus vastes. Il faudrait un partenariat avec Seaspan ou quiconque veut une activité remorqueur-chaland. Je suis prêt à amener les barges à GCT, à Delta, et il y a aussi quelques autres endroits. Cependant, je ne crois pas qu'il y a assez de marché actuellement pour assurer la rentabilité. »

Il reste à voir si d'autres terminaux régionaux souscriront à la vision de M. Smith.

Le concurrent de DP World dans le duopole des terminaux à conteneurs au port de Vancouver est GCT (Global Containers Terminals), qui exploite Vanterm dans l'inlet Burrard et Deltaport à Roberts Bank, 30 km au sud de la ville.

GCT a annulé son projet de construire son propre quai pour barges à Deltaport en 2022. Son vice-président, Affaires publiques, Marko Dekovic, s'exprime clairement : « Je ne vois pas de scénario où une barge DPW arriverait à un terminal GCT. »

Seaspan n'a pas voulu formuler de commentaires sur la nouvelle installation pour barges. L'entreprise offre depuis des décennies des services d'expédition de vrac par barges et de traversier commercial autour de la vallée du bas Fraser et des îles Gulf. 

Potential bulk cargo opportunities

In the longer term, Mr. Smith sees west coast short sea shipping expanding to bulk cargo. "There are about three or four possible bulk opportunities – stretching all the way from Prince Rupert down to Seattle – we are still having those conversations," he said.

"We got this going based on the business case of Nanaimo connected to Vancouver into both Centerm and Vanterm," he shared. "But I want to partner wider. This should be a partnership with Seaspan or anyone else who wants a tug-and-barge operation. I'm willing to run the barge to GCT out in Delta, and there's a few other places as well. But I don't think there's enough business right now to the justify a business case."

Whether other regional terminals will buy into Mr. Smith's vision remains an open question.

DP World's competitor in the Port of Vancouver's container terminal duopoly is GCT Global Containers Terminals, which operates Vanterm on Burrard Inlet as well as Deltaport at Roberts Bank,

30 kilometres south of the city.

Marko Dekovic, Vice President, Public Affairs, Global Container Terminals, which cancelled plans to build its own barge berth at Deltaport in 2022, commented: "I don't see a scenario where a DPW barge calls at GCT terminal."

Seaspan Corporation declined to comment on the new barge facility. The company has deployed bulk barge shipping and commercial ferry services around the Lower Mainland and the Gulf Islands for several decades. 

The enhanced services will support importers and exporters with smoother regional and international trade, including routes to key Asian markets.

Les services améliorés serviront les importateurs et les exportateurs en facilitant le commerce régional et international, y compris avec les grands marchés asiatiques.



SHORT SEA SHIPPING CONNECTIONS

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

TWO DEEP SEA TERMINAL LOCATIONS

- Nanaimo Assembly Wharf
- BC Vehicle Processing Centre, Marine OPS Centre, Deep Sea Berths – B & C
- Duke Point Terminal
- Short Sea Barge Berth, RoRo Barge Ramp, Deep Sea Cargo Berth, 100 MT Mobile Harbour Crane & 40 MT Gantry Crane, Liebherr 500 Mobile Harbour Crane





President & CEO Message 2026 – Message du PDG pour 2026

Strong Ports. Strong Canada. *Des ports forts. Un Canada fort.*

2026 has already been a busy year for the Association of Canadian Port Authorities (ACPA). Over the past six months, our team has worked closely with industry partners, stakeholders and Transport Canada to keep Canada's ports at the center of national conversations on trade, infrastructure, supply chain resilience and economic growth. As the voice of Canada's 17 Canada Port Authorities (CPAs), ACPA has advanced a clear message: modern, nimble and competitive ports are essential to Canada's economic future.

Through recent submissions and federal engagement, we have focused on the practical tools CPAs need to deliver on their mandates: more flexible borrowing limits, timely board appointments, faster infrastructure approvals, robust funding and legislative modernization that reflects today's commercial realities. These priorities will determine how quickly port authorities can expand capacity, attract investment, improve efficiency, and respond to shifting global trade patterns.

We have carried that focus into the 2026 Ports Canada Conference program, delivered in partnership with the Windsor Port Authority. Sessions will examine Canada's trading relationships, the Great Lakes–St. Lawrence Seaway as a third trade corridor, cross-border security collaboration, environmental response, land use and remediation, artificial intelligence, short sea shipping, Arctic infrastructure, and the partnerships needed to keep goods moving safely and efficiently.

Two plenary sessions will speak directly to the sector's next chapter. I will moderate Canada's Trading Relationships: A Check-In, sponsored by KPMG, where we will examine trade, policy and manufacturing through the lens of Canada's evolving global relationships.

2026 a déjà été une année bien remplie pour l'Association des administrations portuaires canadiennes (AAPC). Au cours des six derniers mois, notre équipe a travaillé en étroite collaboration avec des partenaires de l'industrie, des intervenants et Transports Canada afin de maintenir les ports du Canada au cœur des conversations nationales sur le commerce, les infrastructures, la résilience des chaînes d'approvisionnement et la croissance économique. À titre de voix des 17 administrations portuaires canadiennes (APC), l'AAPC a porté un message clair : des ports modernes, agiles et concurrentiels sont essentiels à l'avenir économique du Canada.

Dans le cadre de nos récentes présentations et de nos échanges avec le gouvernement fédéral, nous avons mis l'accent sur les outils concrets dont les APC ont besoin pour s'acquitter de leur mandat : des plafonds d'emprunt plus souples, des nominations aux conseils d'administration en temps opportun, des approbations plus rapides pour les infrastructures, un financement robuste et une modernisation législative qui reflète les réalités commerciales d'aujourd'hui. Ces priorités détermineront la rapidité avec laquelle les administrations portuaires pourront accroître leur capacité, attirer des investissements, améliorer leur efficacité et s'adapter à l'évolution des tendances du commerce mondial.

Nous avons transposé cette orientation dans le programme de la Conférence Ports Canada 2026, présentée en partenariat avec l'Administration portuaire de Windsor. Les séances examineront les relations commerciales du Canada, la voie maritime des Grands Lacs et du Saint-Laurent comme troisième corridor commercial, la collaboration en matière de sécurité transfrontalière, les interventions environnementales, l'utilisation des terres et la remise en état des sites, l'intelligence artificielle, le transport maritime à courte distance, les infrastructures dans l'Arctique et les partenariats nécessaires pour assurer la circulation sécuritaire et efficace des marchandises.



Daniel-Robert Gooch

President and CEO of the Association
of Canadian Port Authorities (ACPA)

PDG de l'Association des administrations
portuaires canadiennes (AAPC)

Deux séances plénières aborderont directement la prochaine étape du secteur. J'animerai *Canada's Trading Relationships: A Check-In*, commanditée par **KPMG**, où nous examinerons le commerce, les politiques et le secteur manufacturier sous l'angle de l'évolution des relations mondiales du Canada.

Le Canada se trouve à un moment charnière. Je crois que la croissance et la diversification du commerce dépendront de l'innovation, d'un financement solide et de la capacité d'accorder aux administrations portuaires la souplesse nécessaire pour exercer leurs activités, prendre de l'expansion et renforcer les économies régionales et l'économie nationale, sans contraintes réglementaires rigides ni infrastructures désuètes.

Dans le cadre de *Windsor-Detroit: A Cross-Border Partnership*, présentée par Steve Salmons, vice-président du conseil d'administration de l'AAPC et président-directeur général de l'Administration portuaire de Windsor, nous mettrons en lumière le rôle du port de Windsor le long de l'une des voies navigables internationales les plus achalandées en Amérique du Nord. Cette séance plénière réunira des dirigeants canadiens et américains des milieux de l'application de la loi, de la sécurité frontalière et de la sécurité publique afin de discuter de la collaboration qui contribue à protéger la frontière commune entre le Canada et les États-Unis, tout en soutenant un commerce transfrontalier sécuritaire et efficace.

Au cours de l'année à venir, les ports du Canada devront agir plus rapidement, mieux s'intégrer aux corridors commerciaux nationaux et adopter des technologies qui améliorent la sécurité, la prévisibilité et la durabilité.

Ces priorités seront au cœur de Ports Canada 2026. Je vous invite à vous inscrire dès aujourd'hui et à vous joindre aux dirigeants portuaires, aux partenaires gouvernementaux, aux experts de l'industrie et aux innovateurs du secteur maritime à Windsor, alors que nous travaillons ensemble à renforcer les ports du Canada et l'économie qu'ils soutiennent.

L'AAPC remercie **DP World**, commanditaire principal de Ports Canada 2026. **M**

Canada is at a pivotal moment. I believe trade growth and diversification will depend on innovation, strong funding and giving port authorities the flexibility to operate, expand and strengthen regional and national economies without rigid regulatory constraints or outdated infrastructure.

In *Windsor-Detroit: A Cross-Border Partnership*, introduced by ACPA Vice Chair and Windsor Port Authority President and CEO Steve Salmons, we will highlight the Port of Windsor's role along one of North America's busiest international waterways. This plenary will bring together Canadian and U.S. law enforcement, border security and public safety leaders to discuss the collaboration that helps safeguard the shared Canada-U.S. border while supporting secure and efficient cross-border trade.

The year ahead will require Canada's ports to move faster, integrate more effectively with national trade corridors and adopt technologies that improve safety, predictability and sustainability.

These priorities will be top of mind at Ports Canada 2026. I invite you to register today and join port leaders, government partners, industry experts and marine-sector innovators in Windsor as we work together to strengthen Canada's ports and the economy they support.

ACPA thanks **DP World**, Sustaining Partner of Ports Canada 2026. **M**



CANADIAN PORTS OVERVIEW TOUR D'HORIZON DES PORTS CANADIENS

**Les ports canadiens augmentent la capacité
des chaînes d'approvisionnement pour atteindre
les objectifs de diversification du commerce**

**Canada's ports boosting
supply chain capacity to meet
trade diversification goals**

The strong forward momentum is continuing at the Port of Sept-Îles which handled more than 40 million tonnes for the first time in its history in 2025, highlighting its prominent status as Canada's second largest port by volume and the leading iron ore gateway of North America.

Le port de Sept-Îles poursuit sur son élan, après avoir franchi le cap des 40 millions de tonnes pour la première fois de son histoire en 2025. Il consolide son classement de deuxième plus grand port canadien selon le volume et de plus grand port d'Amérique du Nord pour le minerai de fer.



Leo Ryan Julie Gedeon

Une bonne part du monde est confrontée à une combinaison exceptionnelle de difficultés. Il y a un ralentissement de la croissance économique mondiale, une déstabilisation découlant de tensions géopolitiques, la paralysie de corridors de navigation vitaux au Moyen-Orient et de graves perturbations du commerce international en conséquence de la guerre tarifaire lancée par l'administration Trump.

Pourtant, les dirigeants des ports canadiens peuvent tirer une grande satisfaction de la résilience que révèlent les résultats du fret. En outre, les initiatives majeures du gouvernement fédéral ont mis des projets d'infrastructure portuaire et le renforcement des chaînes d'approvisionnement au cœur de la stratégie de diversification du commerce.

Le volume total de fret aux 17 ports membres de l'Association des administrations portuaires canadiennes a augmenté de presque 4% en 2025, s'élevant à 375 millions de tonnes, contre 361,2 millions en 2024.

De fait, 9 des 17 ports ont enregistré des augmentations en 2025. Certains ont même atteint de nouveaux records. En particulier, le port de Vancouver a progressé de 8%, à 170,4 millions de tonnes. Le port de Sept-Îles, le plus grand port d'Amérique du Nord pour le minerai de fer, a consolidé son classement de deuxième plus grand port canadien selon le volume – fait méconnu – en manutentionnant un volume record de 40 millions de tonnes.

Les autres ports qui ont vu leur volume de fret augmenter en 2025 sont Québec, Prince Rupert, Windsor, Nanaimo, Trois-Rivières et Saguenay.

En revanche, comme le constate Julie Gedeon, les ports des Grands Lacs ont particulièrement souffert des tarifs douaniers de 50% imposés par le régime Trump sur les produits d'acier et d'aluminium. Ils s'efforcent de diversifier leur fret et poursuivent un éventail de nouveaux débouchés potentiels.

Quoi qu'il en soit, l'élan restait évident dans les tendances du fret au premier semestre de 2026 aux divers ports du pays, malgré une croissance d'à peine plus de 1% du PIB réel au Canada et de persistantes turbulences du commerce, touchant surtout les exportations.

Much the world is facing an awesome combination of challenges. They range from slowing global economic growth to destabilization from geopolitical tensions, paralysis of critical Middle East shipping corridors and severe disruptions to the international trade order gratis of the Trump Administration-ignited tariff warfare.

Yet Canadian port leaders can take particular satisfaction from resiliency reflected in cargo performance and the major initiatives launched by the Carney federal government that put port infrastructure projects and supply chain development in the spotlight of trade diversification.

Total cargo volume handled by the 17-member ports of the Association of Canadian Port Authorities rose by nearly 4% to 375 million tonnes in 2025 from 361.2 million tonnes in 2024.

Indeed, comprehensive statistics reveal 9 of the 17 ports posting cargo increases in 2025, with some achieving record numbers. The Port of Vancouver, especially, showed the way with throughput surging by 8% to 170.4 million tonnes. The Port of Sept-Îles, North America's biggest iron ore gateway, consolidated its not widely-known stature as second largest Canadian port in volume terms by handling a record 40 million tonnes.

Among other ports recording cargo increases from the previous year were Quebec, Prince Rupert, Windsor, Nanaimo, Trois-Rivières and Saguenay.

But as reported by Julie Gedeon, it is the ports on the Great Lakes that have been the hardest hit by the 50% tariffs imposed by the Trump regime on steel and aluminum products. They are doing their best to diversify with other cargoes and a broad range of new opportunities.

Nevertheless, there was still momentum discernible in first half 2026 cargo trends at various ports across the country despite real Canadian GDP growth of just over 1% and persistent trade turbulence notably affecting exports.



PACIFIC REGION RÉGION DU PACIFIQUE

The Port of Vancouver Gateway Strategy, including the Roberts Bank Terminal 2 project, was referred to the federal Major Projects Office for potential fast-tracking in an announcement made in Delta in July by Minister of Transport Steven MacKinnon.

La Stratégie sur la porte d'entrée du Pacifique pour le port de Vancouver, qui comprend le projet de Terminal 2 à Roberts Bank, a été soumise au Bureau des grands projets en vue d'un éventuel traitement accéléré. Steven MacKinnon, ministre fédéral des Transports, en a fait l'annonce en juillet à Delta.

©VEPA / JOHN SINAI

Group photo from left to right: **Parm Bains**, Member of Parliament, Steveston—Richmond East; **The Honourable Mike Farnworth**, Minister of Transportation and Transit; **The Honourable Duncan Wilson**, Senator (British Columbia); **The Honourable Steven MacKinnon**, Minister of Transport and Leader of the Government in the House of Commons; **Chief Laura Cassidy**, scəwəθən məsteyəxʷ, Tsawwassen First Nation; **The Honourable Jill McKnight**, Minister of Veterans Affairs and Associate Minister of National Defence; Member of Parliament, Delta; **Zoe Royer**, Member of Parliament, Port Moody – Coquitlam; **Gurbux Saini**, Member of Parliament, Fleetwood – Port Kells; and **Peter Xotta**, President and CEO of Vancouver Fraser Port Authority.

De gauche à droite : **Parm Bains**, député de Steveston—Richmond-Est; **l'honorable Mike Farnworth**, ministre des Transports et des Transports en commun; **l'honorable Duncan Wilson**, sénateur (Colombie-Britannique); **l'honorable Steven MacKinnon**, ministre des Transports et leader du gouvernement à la Chambre des communes; **chef Laura Cassidy**, scəwəθən məsteyəxʷ, Première Nation de Tsawwassen; **l'honorable Jill McKnight**, ministre des Anciens Combattants et ministre associée de la Défense nationale; députée de Delta; **Zoe Royer**, députée de Port Moody—Coquitlam; **Gurbux Saini**, député de Fleetwood—Port Kells; et **Peter Xotta**, PDG de l'Administration portuaire de Vancouver Fraser.

Port of Vancouver

Moving more cargo than the next five largest Canadian ports combined, the Port of Vancouver has further bolstered its status as Canada's leading maritime gateway with a record cargo performance. Volume soared by 8% from 2024 to a record 170.4 million tonnes in 2025. Exports of grain, crude oil and potash led the way—all hitting record levels—while containerized and auto trade also had record years.

In the early months of 2026, preliminary statistics showed the tailwinds were still blowing strong.

"The positive trends that drove record volumes last year have continued through the first five months of 2026," Arpen Rana, Senior Communications Advisor, told Maritime Magazine.

For the period, total throughput of 73.6 million tonnes was up 3% from a year-earlier.

"While risks remain from the geopolitical turbulence that has affected international trade and shipping for more than a year, the Port of Vancouver's diverse business and broad global reach continue to support Canada's trade objectives,

Port de Vancouver

Avec un volume de fret record supérieur à celui des cinq ports canadiens suivants réunis, le port de Vancouver est plus que jamais le premier portail maritime du pays. Ses 170,4 millions de tonnes de 2025 représentent un bond de 8 % par rapport à 2024. Les exportations de céréales, de pétrole brut et de potasse ont mené le bal, atteignant toutes des niveaux records, tandis que les conteneurs et les automobiles ont également connu une année record.

Dans les premiers mois de 2026, selon les données préliminaires, les vents favorables restent bien présents.

« Les tendances positives qui ont mené à des volumes records l'an dernier ont continué aux cinq premiers mois de 2026 », a confié Arpen Rana, conseillère principale en communications, au Maritime Magazine.

Pour la période, le volume total est de 73,6 millions de tonnes, 3 % de plus qu'un an plus tôt.

« Il reste des risques découlant de la turbulence géopolitique qui a touché le commerce international et le transport maritime depuis plus d'un an, mais la diversité et la portée

mondiale de l'activité du port de Vancouver continuent de contribuer aux objectifs du Canada, en particulier l'augmentation des exportations autres qu'aux États-Unis», dit Mme Rana. Le commerce avec l'étranger s'élève à 64 millions de tonnes, en hausse de 4%.

À la fin mai, le trafic conteneurs atteignait 1,6 million d'EVP, 3 % de plus qu'au même moment l'an dernier. « Les importations continuent de progresser après le record établi en 2025, grâce à une demande résiliente au Canada, dit Mme Rana. Et les exportations continuent de remonter vers les niveaux d'avant la pandémie. »

Dans l'ensemble, les volumes de vrac restent stables, ce qui reflète une demande résiliente pour les exportations canadiennes. Une poussée de 18 % des volumes de céréales, à la faveur d'une forte récolte automnale et d'une demande constante outre-mer, a contribué à un bon premier semestre 2026.

En présentant les résultats annuels plus tôt cette année, Peter Xotta, PDG de l'Administration portuaire de Vancouver Fraser (APVF), a insisté : « Alors que le premier ministre Carney envisage de doubler les exportations vers les marchés non américains au cours de la prochaine décennie, le Port de Vancouver joue un rôle prépondérant dans la livraison d'un plus grand nombre de produits fabriqués au Canada à un plus grand nombre de clients dans le monde entier.

« Avec des projets de construction nationale tels que le Terminal 2 à Roberts Bank et le dragage de Second Narrows à l'horizon, nous montrons au monde entier que le Canada est ouvert aux affaires. »

particulier l'expansion de non-US exports,” Ms. Rana said. Total foreign volumes of 64 million tonnes represented an increase of 4%.

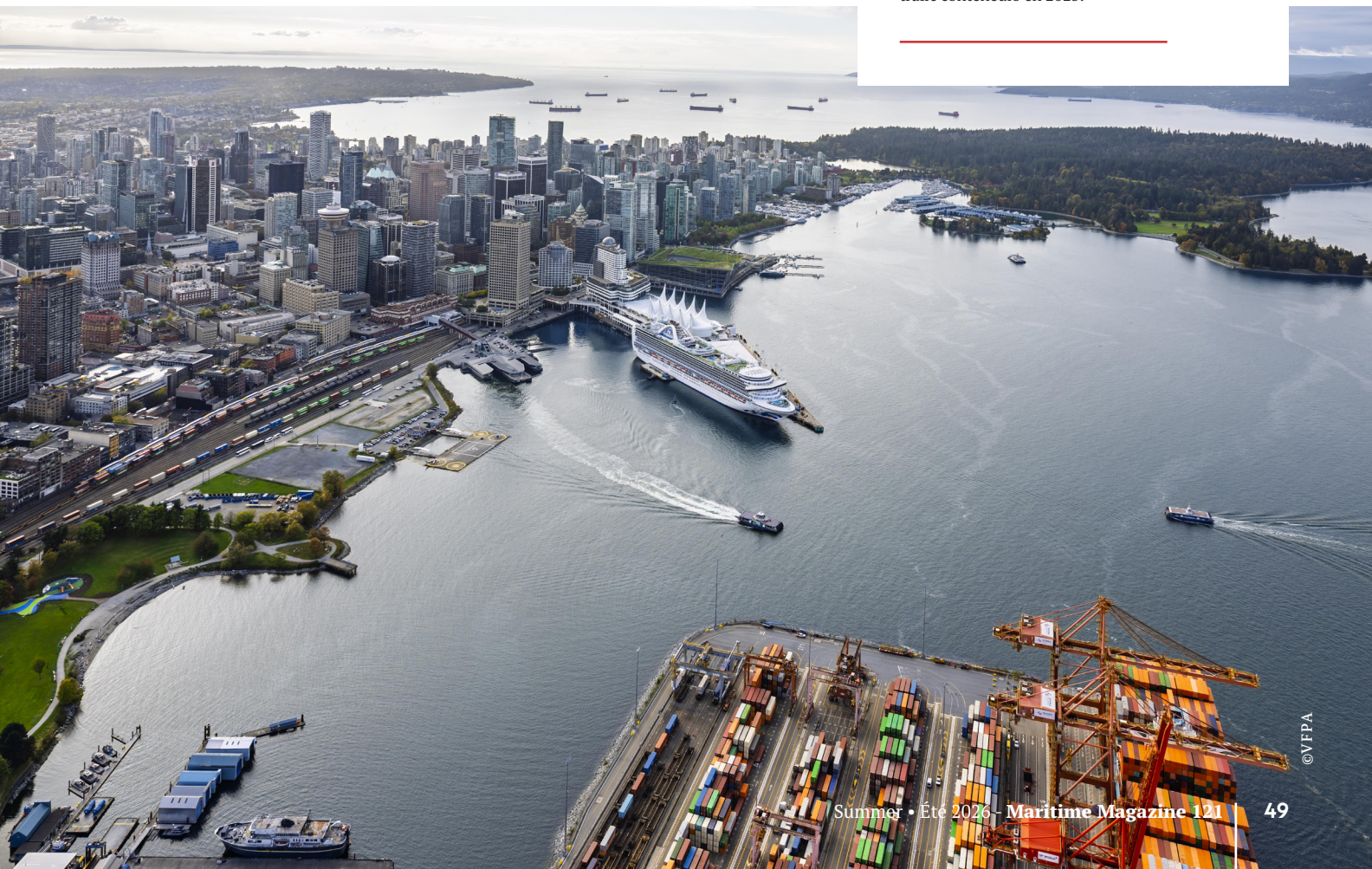
Container cargo of 1.6 million TEUs was 3% above a year ago at the end of May. “Imports are still building off the record set in 2025 through resilient Canadian demand while laden exports continue to recover back towards pre-pandemic levels,” shared Ms. Rana.

Overall, bulk volumes remain stable and continue to reflect resilient demand for Canadian exports. An 18% spike in grain volumes, supported by last fall's strong harvest and steady overseas demand, has contributed to a solid first half of the year.

While presenting the annual results earlier this year, Peter Xotta, President and CEO of the Vancouver Port Authority, stressed: “As Prime Minister Carney looks to double exports to non-U.S. markets in the next decade, the Port of Vancouver is playing an outsized role in delivering more made-in-Canada products to more customers globally.”

Early trends in 2026 confirm that the tailwinds are still blowing strong at the Port of Vancouver on the heels of a record total and container performance in 2025.

Tout indique que les vents favorables restent forts en 2026 au port de Vancouver, qui a établi de nouveaux records pour le volume total et le trafic conteneurs en 2025.



“With nation-building projects like Roberts Bank Terminal 2 and Second Narrows dredging on the horizon, we’re showing the world that Canada is open for business,” Mr. Xotta added.

International trade increased by 11% in 2025 to hit a record 147 million tonnes, with more than three-quarters of international volumes passing through the port going to or coming from Indo-Pacific countries. The top trading partners through the port in 2025 were China (36% of total international volumes), Japan (13%) and South Korea (9%).

The bulk sector, which is 98% export driven, grew 11% to reach a record 130.7 million tonnes. The strong performances across most bulk products offset a fall in bulk exports of coal and canola seed, with canola seed falling sharply from August onwards following Chinese tariffs to end the year down 23% at 6.6 MMT.

Record container volume

Containerized cargo hit a new record in 2025, with the Port of Vancouver’s four container terminals handling 3.8 million 20-foot equivalent units (or TEUs)—9% higher than 2024 and 3% higher than the previous record set in 2021 (3.7 million TEUs).

“Containerized trade through the port remains strong and continues to be driven by resilient Canadian demand,” said Mr. Xotta. “As Canada prepares to double non-U.S. exports, the container sector has a vital role to play as the preferred method for delivering high-value Canadian goods securely and reliably to international markets. Roberts Bank Terminal 2 remains the nation-building project Canada needs to thrive in today’s dynamic geopolitical climate.”

In this regard, a significant new development was announced this past April: the decision by Global Container Terminals and the VFPA to jointly explore partnership to advance Roberts Bank Terminal 2 (RBT2), thereby ending a legal battle of many years as GCT proposed a separate plan to build a fourth berth. The parties are negotiating to achieve a Joint Development Agreement for a project expected to cost more than \$3 billion. GCT could eventually end up as operator.

In a related new development, Steven MacKinnon, Minister of Transport and Leader of the Government in the House of Commons, announced in July the referral of the Port of Vancouver Gateway Strategy to the Major Projects Office (MPO) for possible fast-tracking. This transformational strategy encompasses the RBT2 project and expanding rail and bulk terminal infrastructures.

Le commerce international a augmenté de 11 % en 2025 pour atteindre un niveau record de 147 millions de tonnes, plus des trois quarts des volumes internationaux transitant par le port étant à destination ou en provenance des pays de la région indo-pacifique. Les principaux partenaires commerciaux du port en 2025 étaient la Chine (36 % du volume international total), le Japon (13 %) et la Corée du Sud (9 %).

Le secteur du vrac, exporté à 98 %, a augmenté de 11 % pour atteindre un niveau record de 130,7 millions de tonnes. Les bons résultats enregistrés par la plupart des produits en vrac ont compensé la baisse des exportations en vrac de charbon et de graines de canola. Le canola a chuté à partir d’août en raison de droits de douane chinois, pour terminer l’année en baisse de 23 % à 6,6 MT.

Volume record de conteneurs

Le fret conteneurisé a atteint un nouveau record en 2025, les quatre terminaux de conteneurs du port de Vancouver ayant traité 3,8 millions d’EVP, soit 9 % de plus qu’en 2024 et 3 % de plus que le précédent record établi en 2021 (3,7 millions d’EVP).

«Le commerce conteneurisé transitant par le port reste solide et continue d’être stimulé par la demande canadienne résiliente, a déclaré M. Xotta. Alors que le Canada se prépare à doubler ses exportations hors États-Unis, le secteur des conteneurs a un rôle essentiel à jouer en tant que méthode privilégiée pour acheminer de manière sûre et fiable les marchandises canadiennes de grande valeur vers les marchés internationaux. Le Terminal 2 à Roberts Bank reste le projet de construction nationale dont le Canada a besoin pour prospérer dans le climat géopolitique dynamique actuel.»

À cet égard, une importante nouvelle a été annoncée en avril : Global Container Terminals et l’APVF exploreront un partenariat pour promouvoir le Terminal 2 de Roberts Bank (RBT2), mettant fin à des années de bataille juridique autour du projet distinct de quatrième quai de GCT. Les parties négocient pour en arriver à un accord de coopération sur un projet qui pourrait coûter plus de 3 milliards de dollars. GCT pourrait en devenir l’exploitant.

Par ailleurs, Steven MacKinnon, ministre fédéral des Transports et leader du gouvernement à la Chambre des communes, a annoncé en juillet que la Stratégie sur la porte d’entrée du Pacifique pour le port de Vancouver était soumise au Bureau des grands projets en vue d’un éventuel traitement accéléré. Cette stratégie de transformation englobe le projet RBT2 et l’expansion des infrastructures du rail et des terminaux de vrac.

TRANSPACIFIC CHALLENGES

PORTS ARE COMPLICATED

OURS ISN'T

Simply fast. Simply reliable.

THE PORT OF PRINCE RUPERT
CANADA'S LEADING EDGE

Également en juillet, l'APVF a annoncé qu'elle cherchait un exploitant pour son site de terminal Fraser Wharves à Richmond, qui servait précédemment de terminal pour automobiles, dans le cadre d'une expansion de la capacité du port de Vancouver. Le site de 40 acres présente la première grande possibilité de terminal depuis 10 ans au plus grand port du Canada. Les exploitants potentiels pourront profiter d'une friche industrielle desservie par des liaisons maritimes, ferroviaires et routières.

Prince Rupert

Dans les premiers mois de 2026, le volume de fret au port de Prince Rupert était essentiellement stable, s'élevant fin mai à 10,8 millions de tonnes contre 10,9 en 2025. Au terminal Fairview, le volume de conteneurs était à 3,57 millions de tonnes, contre 3,47. Les céréales et le charbon étaient à des niveaux comparables d'une année à l'autre.

En 2025, le port de Prince Rupert a manutentionné 26,3 millions de tonnes de fret, 14 % de plus qu'en 2024, pendant une grande période d'investissement d'infrastructure et de développement.

« Nos résultats pour 2025 reflètent l'engagement continu de la main-d'œuvre de la porte d'entrée de Prince Rupert, des exploitants de terminaux, de CN et des clients, a déclaré Kurt Slocombe, nouveau PDG de l'Administration portuaire de Prince Rupert (APPR). La profondeur de collaboration entre tous les partenaires de la porte d'entrée afin d'ouvrir la capacité, de fournir une meilleure vitesse aux marchés et de diversifier activement les 60 milliards de dollars de commerce qui passent annuellement à travers notre port, est sans pareille. »

Le trafic intermodal du terminal de DP World de Prince Rupert a augmenté de 20 % d'une année à l'autre, à 885 797 EVP. Les volumes ont été vigoureux pendant la deuxième partie de 2025.

La demande de produits d'énergie est restée stable. Le terminal d'exportation de propane d'AltaGas sur l'île Ridley a expédié presque 2,4 millions de tonnes de gaz de pétrole liquéfié (GPL) vers des marchés d'Asie. C'est 6 % de plus sur un an.

Le terminal de GPL de Pembina sur l'île Watson a manutentionné 506 159 tonnes, une augmentation de 1 %. Au terminal de granulés de bois Westview de Drax, les volumes ont gagné 3 %. Près de 1,3 million de tonnes de biocarburant y sont passées.

Une nouvelle année agricole fructueuse a permis au terminal céréalier de Prince Rupert d'augmenter ses exportations de produits agricoles de l'Ouest canadien de 8 % par rapport à 2024.

Les volumes totaux de charbon ont augmenté de 18 % au terminal de Trigon Pacific, avec la remontée du charbon métallurgique (26 %) et thermique (21 %). Le tourisme de croisière a augmenté de 14 %, Prince Rupert accueillant 67 771 passagers.

Au-delà des résultats opérationnels de 2025, l'APPR a réalisé de grandes avancées sur divers projets majeurs représentant plus de 3 milliards de dollars d'investissements. En font partie l'installation d'exportation d'énergie de l'île Ridley (REEF) et le site de 108 acres – dont le nivellement a été achevé – pour CANXPORT, une installation de transbordement et de logistique ferroviaire qui offrira 400 000 EVP de capacité annuelle d'exportations de produits forestiers, agricoles et de résine.

Finally, July also featured an announcement by the VFPA that it is looking for an operator for its Fraser Wharves terminal site in Richmond previously used as an auto terminal as part of efforts to expand trade capacity at the Port of Vancouver. The 40-acre site is the first major terminal opportunity at Canada's largest port in a decade, offering potential operators a brownfield site with existing marine, rail and road connections.

Prince Rupert

In the early months of 2026, cargo shipments through the Port of Prince Rupert were basically holding steady, with total volume to the end of May attaining 10.8 million tonnes versus 10.9 million tonnes a year earlier. Container traffic at Fairview terminal stood at 3.57 million tonnes versus 3.47 million tonnes. Grain and coal cargo were at comparable year-earlier levels.

In 2025, the northern BC gateway handled 26.3 million tonnes of cargo, a 14 percent increase over 2024, during a major period of infrastructure investment and development.

"Our 2025 performance reflects the consistent commitment of the Prince Rupert Gateway's workforce, terminal operators, CN, and customers. The depth of collaboration between all Gateway partners to unlock capacity, provide greater speed to market, and actively diversify the \$60 billion in trade that flows through our Port annually is second to none," said Kurt Slocombe, newly-appointed President and CEO, Prince Rupert Port Authority.

Intermodal traffic through DP World Prince Rupert's Fairview Container Terminal rose 20 percent year-over-year to 885,797 TEUs, bolstered by robust volumes in the second half of 2025.

Demand for Canadian energy products remained steady, with AltaGas' Ridley Island Propane Export Terminal shipping nearly 2.4 million tonnes of liquefied petroleum gas (LPG) to markets in Asia, representing a six percent increase year-over-year.

Pembina's Watson Island LPG Bulk Terminal handled 506,159 tonnes, marking a one percent increase. Volumes through Drax's Westview Wood Pellet Terminal went up three percent, with close to 1.3 million tonnes of biofuel flowing through the facility.

Another solid crop year led Prince Rupert Grain Terminal to increase its exports of western Canadian agricultural products by eight percent compared to 2024.

Total coal export volumes rose 18 percent at Trigon Pacific Terminals, with metallurgical and thermal coal rebounding, up 26 and 21 percent. Cruise tourism was up 14 percent, with Prince Rupert welcoming 67,771 passengers.

Beyond the operational performance in 2025, the Port of Prince Rupert made considerable progress on several major projects accounting for more than \$3 billion in capital investment, including the Ridley Island Energy Export Facility (REEF), and the leveling of the 108-acre site for CANXPORT, a rail-fed logistics and transloading facility that will offer 400,000 TEUs of annual export capacity for forestry, agricultural, and resin products.

In Q1 2025, the Canada Infrastructure Bank reached financial close on a \$60.7 million loan to Metlakatla Development Corporation to develop the South Kaien Logistics Park. This joint venture project with PRPA is creating a new logistics and warehousing complex a short distance from Fairview Container



©KURT SLOCOMBE

Kurt Slocombe

President and CEO of Prince Rupert Port Authority.

"Our 2025 performance reflects the consistent commitment of the Prince Rupert Gateway's workforce, terminal operators, CN and customers."

PDG de l'Administration portuaire de Prince Rupert.

« Nos résultats pour 2025 reflètent l'engagement continu de la main-d'œuvre de la porte d'entrée de Prince Rupert, des exploitants de terminaux, de CN et des clients. »

Following its grand opening on August 27, CANXPORT, the rail-fed logistics and transloading facility, has a significant role to play in the future of the Port of Prince Rupert – offering 400,000 TEUs of annual export capacity for forestry, agricultural and resin products.

Après son inauguration officielle le 27 août, CANXPORT, une nouvelle installation de transbordement et de logistique ferroviaire, jouera un rôle important dans l'avenir du port de Prince Rupert. Il offre 400 000 EVP de capacité annuelle d'exportations de produits forestiers, agricoles et de résine.

Au T1 2025, la Banque de l'infrastructure du Canada a bouclé un prêt de 60,7 millions de dollars à la Metlakatla Development Corporation pour le Parc logistique de South

Kaien. Ce projet en coentreprise avec l'APPR crée une nouvelle installation d'entreposage et de logistique à proximité du terminal à conteneurs Fairview, de CANXPORT et de la ligne principale du CN. IntermodeX sera le premier locataire, exploitant son nouveau centre de logistique avec une capacité annuelle de plus de 100 000 EVP et créant 200 nouveaux emplois.

Terminal, CANXPORT, and CN's mainline. IntermodeX will be the first tenant, operating its new logistics hub with more than 100,000 TEUs of annual capacity and creating 200 new jobs.

Port de Nanaimo

Le port de Nanaimo a de nouveau connu une année occupée en 2025, avec un volume de fret de 3,88 millions de tonnes, contre 4,1 millions en 2024.

Les produits forestiers et les grumes ont continué de dominer l'activité, avec près de 3 millions de tonnes. Le trafic conteneurs a baissé, de 24 684 EVP en 2024 à 14 958 en 2025. Le vrac, les produits chimiques et les produits pétroliers ont fait le reste du volume.

Parmi les points saillants de l'année passée, le port a reçu son premier chargement de véhicules d'Isuzu Camions Commerciaux du Canada au Centre de traitement des véhicules de la Colombie-Britannique (BCVPC), marquant une autre étape importante pour le rôle croissant du port en tant que porte d'entrée clé pour les importations automobiles canadiennes.

Port of Nanaimo

The Port of Nanaimo had another busy year in 2025, with total cargo volume amounting to 3.88 million tonnes, versus 4.1 million tonnes in 2024.

Forest products and logs continued to dominate activity with a combined total of nearly 3 million tonnes. Container traffic declined from 24,684 TEUs in 2024 to 14,958 TEUs in 2025. Bulk, chemical and petroleum products accounted for the remainder of the cargo throughput.

Among the highlights of last year was the arrival in November of the first shipment of Isuzu Commercial Truck of Canada (ICTC) vehicles to the BC Vehicle Processing Centre (BCVPC), marking another milestone in the Port's growing role as a key gateway for Canadian automotive imports.



Ian Marr

President and CEO, Port of Nanaimo. Underlines the port's growing role as a key gateway for Canadian automotive imports and in shortsea developments on the West Coast.

PDG du Port de Nanaimo. Le port joue un rôle croissant en tant que porte d'entrée pour les importations automobiles canadiennes et pour le transport maritime à courte distance sur la côte Ouest.

©NPA



The BC Vehicle Processing Centre, an SSA Marine Enterprise, provides full-service inspection, modification, and distribution capabilities, supporting a more efficient and sustainable supply chain for automakers and dealers globally.

“This first shipment from Isuzu underscores the confidence major manufacturers have in the Port of Nanaimo’s capabilities and our partners at the BC Vehicle Processing Centre,” said Ian Marr, President & CEO, Port of Nanaimo. “It’s an exciting development and with global trade evolving, having a robust, diversified port network is vital. Nanaimo holds a strong position as an integral part of the Pacific Northwest’s transportation and logistics network, with access to Asia.”

The addition of Isuzu vehicles joins other major brands processed through the facility, further demonstrating the Port’s capacity to manage diverse and growing import volumes. Since its opening in 2019, the BCVPC has been recognized for improving supply chain efficiency, increasing Canada’s needed trade resiliency, and creating local employment opportunities.

Meanwhile, amidst the ongoing enlargement of its Duke Point terminal, DP World has expanded its shortsea shipping service (see separate report) to include weekly calls to Fraser Surrey and Vancouver.

Port Alberni

The Port Alberni Port Authority continued to strengthen its role as a diversified Vancouver Island gateway in 2025, supporting cargo operations, commercial fishing, marine services, recreation, tourism, and waterfront economic development. Forest products remained an important part of port traffic, and other marine industrial activity.

In 2025, the port handled 352,340 tonnes of cargo, with outbound logs (domestic and international) accounting for over 340,000 tonnes and remainder from inbound fish and miscellaneous cargo. Total throughput represented an increase over 2024 volume of 341,000 tonnes.

Last year, the Port demonstrated its growing marine service capabilities by hosting the CCGS Sir Wilfrid Laurier, one of the largest vessels on Canada’s West Coast, for an extended refit by Canadian Maritime Engineering. The project showcases Port Alberni’s deep, sheltered harbour and reinforces its potential as a hub for vessel repair, refit, and marine industry development.

The Dock+ Food Hub expansion added more than 3,000 square feet of processing and cold storage space, introducing high-pressure processing technology to support value-added seafood production and business growth.

At China Creek Campground and Marina, new cabins and septic system upgrades expanded visitor accommodations to meet increasing demand for marine recreation and tourism.

The Port also continues advancing the Port Alberni Transshipment Hub (PATH) project and will apply for Stream 2 funding through Transport Canada’s Trade Diversification Corridors Fund to support the next phase of project development.

“Our priority is building a port that serves today’s industries while preparing for tomorrow’s opportunities,” said Mike Carter, Co-CEO. “By investing in infrastructure, supporting value-added industries, and expanding marine services, we’re creating long-term economic opportunities for Port Alberni.”

Le BCVPC, une entreprise de SSA Marine, offre des services complets d’inspection, de modification et de distribution, contribuant à une chaîne d’approvisionnement plus efficace et durable pour les constructeurs et les concessionnaires automobiles du monde entier.

« Cette première livraison d’Isuzu témoigne de la confiance que les grands constructeurs accordent aux capacités du port de Nanaimo et à nos partenaires du Centre de traitement des véhicules de la Colombie-Britannique, a déclaré Ian Marr, PDG du Port de Nanaimo. C’est un développement prometteur, et compte tenu de l’évolution du commerce mondial, il est essentiel de disposer d’un réseau portuaire robuste et diversifié. Nanaimo occupe une place de choix au sein du réseau de transport et de logistique du littoral nord-ouest du Pacifique, avec un accès à l’Asie. »

L’ajout des véhicules Isuzu aux autres grandes marques déjà traitées par le port témoigne de sa capacité à gérer des volumes d’importation diversifiés et croissants. Depuis son ouverture en 2019, le BCVPC a été reconnu pour son impact positif sur l’efficacité de la chaîne d’approvisionnement, le renforcement de la résilience commerciale du Canada et la création d’emplois locaux.

Par ailleurs, alors que se poursuit l’agrandissement de son terminal de la pointe Duke, DP World a bonifié son service de transport maritime à courte distance (voir l’article distinct) en ajoutant des dessertes hebdomadaires au terminal Fraser Surrey et à Vancouver.

Port de Port Alberni

L’Administration portuaire de Port Alberni (APPA) a continué en 2025 de renforcer son rôle comme porte d’accès diversifiée de l’île de Vancouver, tant pour les opérations de fret que pour la pêche commerciale, les services maritimes, les loisirs, le tourisme et le développement économique. Les produits forestiers représentent toujours une part importante du trafic portuaire, ainsi que d’autres activités maritimes industrielles.

En 2025, le port a manutentionné 352 340 tonnes de fret, dont plus de 340 000 tonnes de grumes (expéditions au pays et exportations) et des arrivées de poisson et des cargaisons diverses. Le volume est en augmentation par rapport aux 341 000 tonnes de 2024.

L’année passée, le port a démontré ses capacités croissantes de services maritimes en recevant le NGCC Sir Wilfrid Laurier, un des plus grands navires sur la côte Ouest du Canada, pour un radoub exhaustif par Canadian Maritime Engineering. Le projet met en valeur le port profond et abrité de Port Alberni et renforce son potentiel pour la réparation et le radoub de navires et pour le développement de l’industrie maritime.

L’expansion de l’installation The Dock+ a ajouté plus de 3000 pieds carrés d’espace pour la transformation alimentaire et l’entreposage frigorifique. L’introduction de la transformation à haute pression servira à la production de fruits de mer à haute valeur ajoutée et favorisera le développement commercial.

Au terrain de camping et marina China Creek, l’ajout de nouvelles cabines et l’amélioration du système septique permettront de répondre à l’essor des loisirs marins et du tourisme.

Le Port poursuit aussi le projet de centre de transbordement de Port Alberni (PATH), et demandera pour la prochaine

étape un financement en vertu du volet 2 du Fonds pour la diversification des corridors commerciaux de Transports Canada.

« Notre priorité est d'avoir un port qui sert les industries d'aujourd'hui tout en se préparant aux débouchés de demain, dit le co-PDG Mike Carter. En investissant dans l'infrastructure, en soutenant des industries à valeur ajoutée et en augmentant les services maritimes, nous créons des possibilités sur le long terme pour Port Alberni. »

M. Carter ajoute que les tendances restent positives en 2026. L'activité est soutenue pour le fret, la pêche commerciale, la navigation de plaisance, les services maritimes et le tourisme de croisière.

LAPPA explore des possibilités d'augmenter les escales de navires de croisière à Port Alberni, et consulte la communauté dans le cadre de sa planification. Les commentaires recueillis aideront à éclairer les décisions sur le développement du tourisme de croisière, de sorte qu'il réponde aux priorités locales, aux valeurs de la communauté et aux objectifs économiques. L'initiative reflète les efforts constants en vue d'évaluer les avantages et retombées potentielles d'une expansion des croisières dans la région.

Mr. Carter added that traffic trends in 2026 remain positive, with continued activity across cargo, commercial fisheries, recreational boating, marine services, and the return of cruise tourism.

The Port Alberni Port Authority is exploring opportunities to increase cruise ship visits to Port Alberni and is seeking community feedback as part of its planning process. The input gathered will help inform future decisions on cruise tourism development and ensure that any growth aligns with local priorities, community values, and economic objectives. The initiative reflects ongoing efforts to assess the potential benefits and impacts of expanding cruise activity in the region.

The Port Alberni Port Authority is exploring opportunities to increase cruise ship visits, complementing its existing cargo operations

L'Administration portuaire de Port Alberni explore des possibilités d'augmenter les escales de navires de croisière en complément de ses opérations de fret.





©HOPA

GREAT LAKES/ SEAWAY REGION RÉGION DES GRANDS LACS ET DE LA VOIE MARITIME

U.S. tariffs on steel and aluminum are having an impact on HOPA Ports, Canada's biggest Great Lakes maritime gateway which is continuing to diversify its cargo base, notably in agricultural products, and to enhance its infrastructure.

Les tarifs douaniers américains sur l'acier et l'aluminium ont des répercussions aux ports de l'APHO. Le plus grand ensemble portuaire canadien des Grands Lacs continue de diversifier son fret, notamment avec les produits agricoles, et de développer son infrastructure.

Ports on the Great Lakes continue to reel from the impacts of the 50% tariffs imposed by the Trump administration on steel and aluminum products but are proving resilient with other cargoes and a broad range of new opportunities.

"There is literally no steel nor aluminum imports whatsoever at our general cargo dock," Steve Salmons, President and CEO of Port Windsor, conveyed to Maritime Magazine in mid-July. "We usually have four to six shipments of specialty steel from Europe for the automotive industry by this point but, so far, we've had none."

Les ports des Grands Lacs ont continué de souffrir des tarifs douaniers de 50% imposés par l'administration Trump sur les produits d'acier et d'aluminium. Cependant, ils tiennent bon grâce à d'autres marchandises et à un éventail de nouveaux débouchés.

« Il n'y a littéralement aucune importation d'acier ou d'aluminium à notre quai de marchandises générales, rapportait le PDG du Port de Windsor Steve Salmons au Maritime Magazine à la mi-juillet. À ce stade, nous avons habituellement reçu quatre à six expéditions d'acier spécialisé européen pour l'industrie automobile. Jusqu'à présent toutefois, nous n'en avons eu aucune. »

Heureusement, ajoute-t-il, les expéditions de sel sont le double de l'année passée jusqu'à présent, avec la mine Ojibway à plein régime et le renflouement des réserves à la suite d'un hiver rigoureux dans la région des Grands Lacs, des deux côtés de la frontière. « Actuellement, le sel est expédié aussi vite

qu'il peut être produit, et je prévois que les ventes resteront fortes le reste de l'année, parce que le sel de voirie est un achat incontournable, pour des raisons de sécurité», dit M. Salmons.

Une chute de 50 % des expéditions de granulats est une source d'inquiétude. «C'est comme le canari dans une mine de charbon, dit M. Salmons. Bien que ce ne soit pas directement lié aux tarifs douaniers, c'est un signe que les gens dans le sud de l'Ontario sont réticents à agrandir des usines, à créer des logements ou à construire des centres commerciaux en raison de l'incertitude quant à l'accord de libre-échange Canada-États-Unis.»

En revanche, les expéditions de produits agricoles au port de Windsor sont quelque 5 % supérieures à la normale. «C'est mieux que pour l'ensemble de la région des Grands Lacs, qui a été en baisse de 5 %, note M. Salmons. Je crois que les expéditions vers certains ports ont été retardées parce que Thunder Bay était encore sous la glace jusqu'à deux semaines après l'ouverture de la Voie maritime, mais nous recevons suffisamment de récoltes locales et des Prairies pour maintenir nos volumes.»

En 2025, le volume total du port de Windsor a frisé les 4 millions de tonnes, contre 3,1 millions en 2024, principalement grâce à des augmentations pour les granulats, le pétrole, les céréales et autre vrac sec.

Fortunately, he adds, salt shipments are double last year's volume to date with the Ojibway Mine back in full operation and a tough winter requiring the Great Lakes region on both sides of the border to replenish supplies. "Right now, the salt is being shipped out as fast as it can be dug out and I expect sales to remain strong for the rest of the year because road salt is an undebatable purchase for safety reasons," Mr. Salmons says.

A 50% drop in aggregate shipments is particularly concerning. "It's like the canary in the coalmine," Mr. Salmons warns. "While it's not directly affected by tariffs, it's an indication that people in southern Ontario are holding off when it comes to expanding manufacturing facilities, creating new housing, or building new shopping malls because of the uncertainty about the Canada-U.S. free-trade agreement."

On the plus side, agricultural shipments at Port Windsor are roughly 5% higher than normally. "That's better than the overall Great Lakes region which has been down by about 5%," Mr. Salmons notes. "I have a feeling that shipments were delayed to some ports because Thunder Bay was still iced up two weeks after the Seaway opened, but we're getting enough crops from the Prairies and locally to keep up our volumes."

In 2025, Port Windsor cargo volume totalled nearly 4 million tonnes versus 3.1 million tonnes in 2024 driven by increases in aggregates, petroleum, grain and other dry bulk.

Mr. Salmons backs the federal government's efforts to reduce Canada's reliance on U.S. trade from historically being approximately 76% (last so in 2024, recently down to 69%),

The July opening of the Gordie Howe International Bridge between Windsor and Detroit marked a new era of transportation on the busiest Canada-US trade corridor.

L'ouverture en juillet du pont international Gordie-Howe reliant Windsor et Detroit signalait le début d'une nouvelle ère au passage frontalier le plus occupé entre le Canada et les États-Unis.



©WINDSOR-DETROIT BRIDGE AUTHORITY AND THE GORDIE HOWE INTERNATIONAL BRIDGE AUTHORITY AND THE GORDIE HOWE INTERNATIONAL BRIDGE.

but he anticipates that more than half of Canada's trade will continue to be with Americans under some lower tariffs in future. "Geographically, it just makes sense for us to be each other's major trading partners," he states.

The same logic applies to building a binational shortsea shipping network within the Great Lakes and St. Lawrence Seaway. "The marketplace and other factors are dictating that we collaborate on both sides of the border to make this happen before the end of this decade," Mr. Salmons emphasizes.

With this in sight, Port Windsor continues to work on this shortsea shipping container dock. "We still have a lot of groundwork to do in terms of marketing before the dock opens for the 2028 shipping season," Mr. Salmons emphasizes. "We need to identify the business opportunities that will generate the interests of shippers in new container services."

Mr. Salmons notes that more than one million containers are trucked or railed into Ontario annually, many from the Port of Montreal. "A lot of this and other containerized traffic could be transported more efficiently by water."

The business case includes research showing that using Port Windsor services could shave \$3,000 off the cost of shipping a container from Europe within 8 days.

"There's also 20,000 containers coming across the border into Windsor every month and none of them come through the port," Mr. Salmons adds. "So, let's start there because I know we can have a robust bi-national shortsea shipping network if we collaborate."

CBSA at Hamilton soon

The U.S. tariffs on steel and aluminum continue to have a major impact on the Port of Hamilton. Shipments of finished steel have declined from highs well over one million tonnes prior to U.S. tariffs to 350,000 tonnes in 2025 with less anticipated this year.

M. Salmons approuve des efforts du gouvernement fédéral en vue de réduire la dépendance du Canada au commerce avec les États-Unis, à hauteur d'environ 76 % historiquement (et encore en 2024, bien qu'en baisse récemment, à 69 %). Il prévoit toutefois que le commerce du Canada restera à plus de 50 % avec les États-Unis, avec des tarifs réduits, à l'avenir. « Géographiquement, il est simplement logique que nous soyons réciproquement nos plus grands partenaires commerciaux », soutient-il.

La même logique justifie l'établissement d'un réseau binational de transport maritime à courte distance au sein du réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent. « Le marché et d'autres facteurs exigent que nous collaborions, des deux côtés de la frontière, pour en faire une réalité avant la fin de la décennie », insiste M. Salmons.

Cela étant, le Port de Windsor continue de travailler à son quai à conteneurs pour le transport maritime à courte distance. « Nous avons encore beaucoup de travail préparatoire de marketing à faire avant l'ouverture du quai pour la saison de navigation 2028, note M. Salmons. Nous devons cerner les débouchés qui susciteront l'intérêt des expéditeurs pour les nouveaux services par conteneurs. »

M. Salmons note que plus de 1 million de conteneurs sont transportés chaque année en Ontario par camion ou par train, souvent à partir du port de Montréal. « Une bonne part de ce trafic conteneurs, entre autres, pourrait être transporté plus efficacement sur l'eau. »

La justification économique comprend des données de recherche montrant que le recours aux services du port de Windsor pourrait réduire de 3000 % le coût d'expédition d'un conteneur à partir de l'Europe en moins de huit jours.

« Il y a aussi 20 000 conteneurs qui arrivent à Windsor d'outre-frontière chaque mois sans passer par le port, ajoute M. Salmons. Commençons donc par là, parce que je sais que nous pouvons avoir un solide réseau binational de transport maritime à courte distance si nous collaborons. »



Ian Hamilton

HOPA President and CEO.

Mr. Hamilton stresses he is "very excited" about a new facility that will allow international shipping containers to go directly from Canada's larger coastal ports by rail to Hamilton for storage and customs examination.

PDG de l'APHO.

M. Hamilton est emballé du fait que grâce à une nouvelle installation, les conteneurs internationaux pourront, à partir des grands ports côtiers du Canada, se rendre en train directement à Hamilton pour y être dédouanés et entreposés.

L'ASFC bientôt à Hamilton

Les tarifs douaniers américains sur l'acier et l'aluminium continuent d'avoir de grandes répercussions au port de Hamilton. Les expéditions d'acier fini sont passées de sommets largement au-dessus du million de tonnes à 350 000 tonnes en 2025, et sans doute encore moins cette année.

Le Canada a prolongé son tarif de 50 % sur les importations hors ACEUM dépassant les quotas établis jusqu'en juillet 2027, pour protéger le marché intérieur. Les importateurs de produits d'aluminium doivent aussi soumettre des renseignements supplémentaires sur la fusion et le moulage à l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC). L'incertitude au sujet des négociations de libre-échange cause encore des problèmes et de l'hésitation chez les entreprises, malgré une aide financière des gouvernements ontarien et fédéral.

PORT > RAIL > ROAD > MARKET



LOGISTEC Direct moves your cargo across North America. From marine handling, warehousing, transload, trucking and rail, our team handles it all, from dock to destination.

One network. One team. Every mile.

LOGISTECDIRECT.COM

LOGISTEC
DIRECT

Canada has extended its 50% tariff on non-CUSMA imports that exceed the established quotas until July 2027 to protect the domestic market. Importers of aluminum products must also submit additional smelt and cast information to the Canada Border Services Agency (CBSA). The uncertainties surrounding the free-trade negotiations are causing further business hardships and hesitation despite some financial assistance from the Canadian and Ontario governments.

Recognizing the dangers of steel and its raw materials traditionally accounting for more than half of its business, HOPA Ports has steadily been diversifying its cargo for well over a decade and continues to build on these other streams and new opportunities. Total cargo handled in 2025 was 10.8 million tonnes.

HOPA Ports and Hamilton Container Terminal (HCT) are completing the infrastructure required to support a new inland rail transload terminal at the Port of Hamilton. The project will enhance the port's ability to efficiently handle containerized cargo, providing importers and exporters with improved access to rail transportation and global supply chains.

"We're very excited about this facility that will allow international shipping containers to go directly from Canada's larger coastal ports by rail to Hamilton for storage and customs examination until their contents are ready to be delivered," says Ian Hamilton, president and CEO of HOPA Ports. "This will definitely help us to build containerized traffic volumes."

Other positive developments at the Port of Hamilton include the completion of Sucro Can Canada Inc.'s new refinery at Pier 15. Backed by a \$135 million private investment and supported by port infrastructure and financing, the project represents a combined commitment of more than \$200 million to strengthen domestic food processing capacity. The operation positions Hamilton as a key gateway for bulk sugar imports for use in local food manufacturing.

Eventually capable of processing up to a million metric tons of raw sugar imports from the Caribbean and South America annually, it is designed to become Canada's largest sugar refinery. The investment is already generating increased marine activity, with 10 vessels booked for 2026 and 14 scheduled for next year.

"This is such a great success story for the Port of Hamilton where Sucro Can initially leased a facility as a pilot project in 2014," says Mr. Hamilton. "And we're seeing other food companies now additionally investing in their assets knowing they have this larger stable supply chain for sugar."

Biofuel production is resuming at the Port of Hamilton as a result of a partnership involving HOPA Ports, Mississaugas of the Credit Business Corporation (MCBC), and other investors.

"We're really delighted with this partnership because we had been looking for a way to collaborate on a sustainable enterprise with the Mississaugas of the Credit First Nation, whose business interests are represented by MCBC," says Mr. Hamilton. "And this partnership involves their community benefitting long term as the Treaty Rights Holder while contributing to Ontario's cleaner energy transition."

Under the agreement, MCBC has 51% ownership of the new enterprise launched with other investors. HOPA owns and is leasing the Pier 14 space and facility, which will be operated by the newly formed Biidaaban Renewable Energy company.

Regulatory changes to Ontario's fuel blending requirements, as well as the federal government's updated clean fuel policies and a slightly better tax break, have all helped to make a facility that had faced permanent shutdown viable again.

Reconnaissant le danger de compter sur l'acier et ses matières premières qui assurent plus de la moitié de son activité, l'Administration portuaire Hamilton-Oshawa (APHO) s'est attachée à diversifier son fret depuis plus d'une décennie. Elle continue de renforcer ces autres sources de revenus et nouveaux débouchés. En 2025, son volume de fret s'élevait à 10,8 millions de tonnes.

L'APHO et Hamilton Container Terminal sont à achever l'infrastructure requise pour un nouveau terminal de transbordement ferroviaire au port de Hamilton. Le projet augmentera la capacité du port de manutentionner efficacement des marchandises conteneurisées, améliorant l'accès des importateurs et des exportateurs au transport ferroviaire et aux chaînes d'approvisionnement mondiales.

« Nous sommes emballés du fait que les conteneurs internationaux pourront, à partir des grands ports côtiers du Canada, se rendre directement à Hamilton pour y être dédouanés et entreposés jusqu'à ce que leur contenu puisse être livré, dit Ian Hamilton, PDG de l'APHO. Voilà qui nous aidera à augmenter le volume de trafic conteneurisé. »

Autre développement positif au port de Hamilton, la nouvelle raffinerie de Sucro Can a été achevée au quai 15. Le projet de 200 millions de dollars, soit 135 millions de dollars d'investissements privés complétés par la contribution d'infrastructure et de financement du port, augmentera la capacité de transformation alimentaire au pays. L'opération fait de Hamilton un point de passage clé pour les importations de sucre en vrac pour la transformation alimentaire locale.

L'usine est destinée à devenir la plus grande raffinerie de sucre au Canada. Elle permettra de transformer jusqu'à 1 million de tonnes par année de sucre brut importé des Caraïbes et d'Amérique du Sud. L'investissement stimule déjà l'activité maritime, avec l'arrivée de 10 navires prévue en 2026, et de 14 l'année prochaine.

« C'est une grande réussite pour le port de Hamilton, où Sucro Can avait loué une installation à titre de projet pilote en 2014, dit M. Hamilton. D'autres entreprises alimentaires augmentent maintenant leur investissement dans leurs actifs, sachant qu'ils auront cet approvisionnement stable en sucre. »

La production de biocarburant reprend au port de Hamilton grâce à un partenariat entre l'APHO, la société Mississaugas of the Credit Business Corporation (MCBC) et d'autres investisseurs.

« Nous sommes enchantés de ce partenariat, parce que nous cherchions des moyens de collaborer à une entreprise durable avec la Première Nation des Mississaugas de Credit, dont les intérêts commerciaux sont représentés par la MCBC, dit M. Hamilton. Et ce partenariat apporte des avantages à long terme pour la communauté détentrice de droits issus des traités, tout en contribuant à la transition de l'Ontario vers une énergie plus propre. »

MCBC détient 51 % de la nouvelle entreprise. L'APHO est propriétaire de l'espace et de l'installation du quai 14, qui seront loués et exploités par la nouvelle société Biidaaban Renewable Energy.

Des changements à la réglementation ontarienne concernant les mélanges de carburant ainsi que les politiques actualisées du gouvernement fédéral sur les carburants propres et un allègement fiscal légèrement bonifié ont aidé à rendre de nouveau viable une installation qui était menacée de fermeture permanente.



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

Oshawa improvements

At the Port of Oshawa, upwards of \$30 million in improvements for crop handling continue with last year's expansion upgrade of the grain elevator making it the most efficient in the Durham region. "Once we complete the improvement to the road network to get farmers into and out of the port faster, the Oshawa facility operated with our QSL partners will be able to handle 200,000 metric tons of grain a year," Mr. Hamilton says.

Harvests are expected to be lower than usual again this year. While a prolonged summer drought caused last year's corn and soybean yields to drop, this year's challenges include the steeper cost for needed fertilizers that started to rise with Russia's war on Ukraine (both usually large exporters of fertilizer) and more recently with the Strait of Hormuz blockades as up to half of the world's nitrogen-based fertilizers comes from the Middle East. "With fertilizer prices escalating dramatically, agricultural producers are rethinking what they're planting, how much they're planting, as well as how much fertilizer they'll use," Mr. Hamilton explains.

The investments made to better handle grains are expected to pay off regardless with strong overseas demand for Canadian grains even at higher prices to offset by fuel and fertilizer hikes.

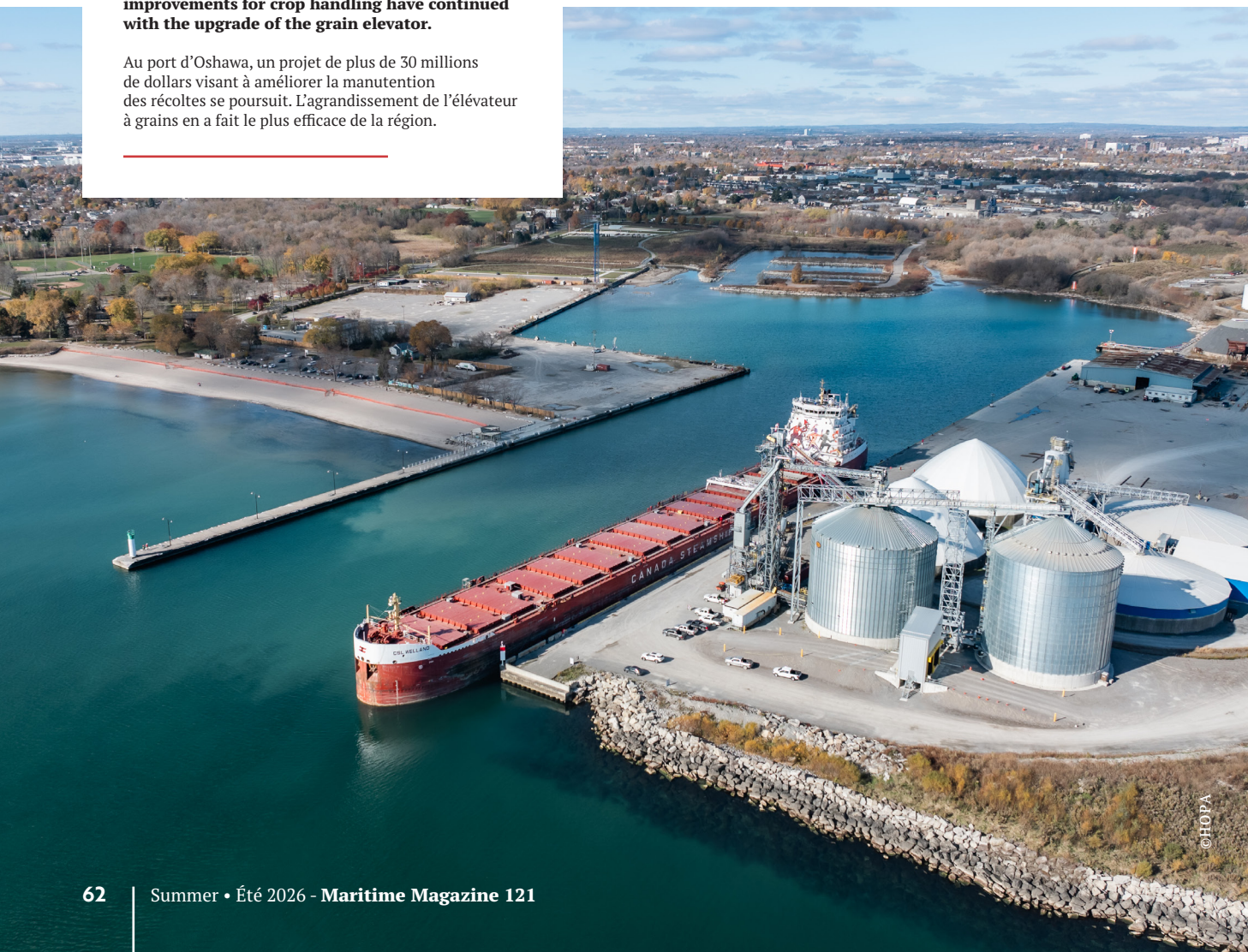
At the Port of Oshawa, upwards of \$30 million in improvements for crop handling have continued with the upgrade of the grain elevator.

Au port d'Oshawa, un projet de plus de 30 millions de dollars visant à améliorer la manutention des récoltes se poursuit. L'agrandissement de l'élévateur à grains en a fait le plus efficace de la région.

Améliorations à Oshawa

Au port d'Oshawa, un projet de plus de 30 millions de dollars visant à améliorer la manutention des récoltes se poursuit. L'année passée, l'agrandissement de l'élévateur à grains en a fait le plus efficace dans la région de Durham. « Lorsque nous aurons achevé l'amélioration du réseau routier pour permettre aux agriculteurs d'aller et venir du port plus rapidement, l'installation exploitée avec notre partenaire QSL pourra manutentionner 200 000 tonnes de céréales par année », dit M. Hamilton.

Selon les prévisions, les récoltes de cette année seront de nouveau inférieures à la normale. Le maïs et le soja avaient souffert d'une longue sécheresse estivale l'année passée, alors que cette année présente de nouvelles difficultés, comme le coût plus élevé des engrais en raison de la guerre menée par la Russie en Ukraine (les deux pays étant habituellement de grands exportateurs d'engrais) et, plus récemment, les blocus du détroit d'Ormuz par où passent les engrais azotés provenant du Moyen-Orient, qui représentent jusqu'à la moitié de l'offre mondiale. « Avec l'escalade des prix des engrais, les producteurs agricoles reconsidèrent ce qu'ils plantent, la quantité qu'ils plantent et la quantité d'engrais qu'ils utilisent », explique M. Hamilton.



Les investissements consentis pour améliorer la manutention des céréales devraient être rentables malgré tout, vu la forte demande d'outre-mer pour les céréales canadiennes même à prix majoré pour compenser les hausses du carburant et des engrais.

« Et de tels investissements portuaires seront nécessaires pour tous les types de produits, comme le Canada veut augmenter son commerce avec d'autres pays que les États-Unis dans la prochaine décennie, note M. Hamilton. Le Canada a conclu près de 60 accords commerciaux préférentiels avec des pays de par le monde, et l'APHO s'emploiera, avec nos clients et les gouvernements fédéral et provincial, à repérer des possibilités et accroître les capacités portuaires. »

La diversification en faveur des produits agricoles a placé l'APHO en meilleure posture pour gérer la chute des expéditions d'acier et de minerai de fer à destination des États-Unis par suite des tarifs douaniers de 50 %. « Vu l'incertitude persistante au sujet des relations commerciales Canada-États-Unis, nous cherchons de nouvelles façons de soutenir les efforts du Canada pour diversifier le commerce avec d'autres pays. »

Projets portuaires à Sault Ste. Marie

Parmi les nouvelles possibilités envisagées, l'APHO pourrait former un partenariat avec la Ville de Sault Ste. Marie, durement touchée, et demander un financement du Fonds pour la diversification des corridors commerciaux du Canada pour la construction d'un port commercial de 250 millions de dollars.

« Presque tout le commerce d'acier et de produits forestiers de Sault Ste. Marie avec les États-Unis se faisait par la route et par le rail avant les tarifs de l'administration Trump, explique M. Hamilton. Les nouvelles installations portuaires aideront à transporter ces produits vers les marchés du sud de l'Ontario et au-delà par voie maritime. »

La Ville de Sault Ste. Marie a déjà affecté 15 millions de dollars au projet. Le gouvernement de l'Ontario est aussi appelé à contribuer. « Nous cherchons à assurer le financement en espérant lancer ce projet au début de l'automne, dit M. Hamilton. En plus d'acier et de bois, Sault Ste. Marie est idéalement située pour les minéraux critiques. »

À Hamilton, l'APHO étudie aussi des moyens d'aider les promoteurs ontariens de grandes centrales nucléaires aussi bien que de petits réacteurs modulaires à expédier des composants de grandes dimensions mais fragiles par voie maritime vers de nouveaux marchés.

Toronto maintient le cap

Le port de Toronto est moins touché que d'autres par les tarifs américains. Les volumes de fret sont essentiellement en voie d'égaliser ceux de l'année passée, soit un peu plus de 2,1 millions de tonnes. « Nous ne sommes pas malheureux de cette stabilité, vu l'instabilité du commerce dans le contexte mondial, affirme R.J. Steenstra, PDG de l'Administration portuaire de Toronto. Pour nous, c'est une question de résilience, de préserver notre clientèle tout en cherchant des possibilités de croissance et de diversification dans la turbulence que nous connaissons actuellement pour le commerce et la géopolitique. »

Une offre excédentaire de condos et une économie affaiblie ont fait que le volume de granulats a baissé cette année, mais les expéditions de barres d'armature restent stables.

« And those kinds of port investments will be needed for every type of commodity as Canada seeks to diversify trade with countries other than the United States over the next decade, » Mr. Hamilton says. « Canada has nearly 60 preferential trade agreements with other countries around the world and HOPA Ports will work hard with our customers and the federal and provincial governments to identify opportunities and build port capacities. »

Diversification into agricultural products has put HOPA Ports in a better position to handle the steep drop in steel and iron ore shipments to the U.S. resulting from the 50% American tariffs. « With the continuing uncertainties about the Canada-U.S. trade relationship, we are looking for new ways to support Canada's efforts to diversify trade with other countries. »

Sault Ste. Marie port plans

The new opportunities include HOPA Ports partnering with the hard-hit City of Sault Ste. Marie to apply to Canada's Trade Diversification Corridors Fund for much of the monies required to build a \$250-million commercial port.

« Nearly all of Sault Ste. Marie's steel and forestry trade was by road and rail to the U.S. before the Trump administration's tariffs, » Mr. Hamilton explains. « The new port facilities will help to move those commodities to Southern Ontario markets and beyond by water. »

The City of Sault Ste. Marie has already committed \$15 million to the project. The Ontario government is also being asked to contribute. « We're just now looking at getting all the funding in place with the hopes of breaking ground on this project in the early fall, » Mr. Hamilton says. « In addition to steel and wood, Sault Ste. Marie will be ideally located to ship critical minerals. »

Back in Hamilton, HOPA Ports is also looking at how to help the Ontario developers of both large-scale nuclear power facilities and next-generation Small Modular Reactors to ship large but still fragile components by water to new markets.

Toronto holding course

The Port of Toronto is finding itself less affected by the U.S. tariffs with cargo volumes basically on track to meet last year's just over 2.1 million tonnes. « We're not unhappy with that steadiness given the trade instability in the broader global context, » says R.J. Steenstra, the Toronto Port Authority's president and CEO. « For us, it's about resilience: keeping the business we have as we look for more opportunities to grow and diversify in what we know to be a lot of turbulence right now in terms of trade and geopolitics. »

An oversupply of condos and slowing economy has caused aggregates to be lower this year, but rebar shipments remaining steady.

Salt deliveries continue to be strong after doubling last year compared to 2024. « Two cold winters have depleted the supplies that have to be restored, » Mr. Steenstra notes. Sugar shipments are also being handled at slightly higher volumes so far this year.

Cruise activity continues to rise, with the Port of Toronto expected to have 45 ship calls this year (from 42 in 2025) with some 19,000 passengers. « Some of those are stops but others



Great Lakes
Pilotage
Authority

Administration
de pilotage
des Grands Lacs

Enabling Canadian Trade in the Great Lakes region

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

Facilitateur du commerce canadien dans la région des Grands Lacs

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

glpa-apgl.com



Roelof-Jan (R.J.) Steenstra,
President and CEO of the Toronto Port Authority,
is pleased over the steady pattern of cargo volumes
“given the trade instability in the broader global context.”

Roelof-Jan (R.J.) Steenstra,
PDG de l'Administration portuaire de Toronto,
est heureux de la stabilité des volumes de fret
«vu l'instabilité du commerce dans le contexte mondial».

Les livraisons de sel encore fortes, après avoir doublé l'année passée par rapport à 2024. «Deux hivers rigoureux ont épuisé les réserves, qui doivent être reconstituées», note M. Steenstra. Les expéditions de sucre sont aussi un peu plus élevées jusqu'à présent cette année.

L'activité des croisières continue d'augmenter. Le port de Toronto attend cette année 45 navires (42 en 2025) et quelque 19 000 passagers. «Certains de ces navires feront escale, mais d'autres ont des itinéraires qui commencent ou aboutissent à Toronto, ce qui est bon car les visiteurs ont tendance à passer quelques jours dans la ville avant ou après leur croisière.»

L'Administration portuaire de Toronto et la Société de revitalisation du secteur riverain de Toronto exploitent à titre expérimental un service de bateau-taxi entre les secteurs est et ouest du centre-ville. «C'est essentiellement une distance de 10 km qui n'a pas de lien routier convenable le long de la rive, dit M. Steenstra. Nous sommes curieux de voir comment le public répondra à ce service, car cela nous aidera à déterminer la viabilité d'un réseau plus étendu.»



involve itinerary that starts and/or ends in Toronto which is great because visitors tend to spend a few days in the city before or after their voyage.”

Toronto Port Authority and Waterfront Toronto are operating a water taxi service between the downtown's east and west sides on a trial basis. “It's basically a 10-kilometre stretch that doesn't have proper road linkage along the shoreline,” Mr. Steenstra says. “We're eager to find out how people respond to this service because it will help us to determine the viability of a broader such network.”

Meanwhile, Hoverlink Ontario Inc. continues to build the vessels for its high-speed, weather-proof hovercraft service between downtown Toronto and the Niagara region for launch

DOCK BESIDE A THIRD OF THE CANADIAN MARKET

PORT OF
TORONTO 

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

Owner and Operator
Propriétaire et Exploitant



[Torontoportauthority.com](https://torontoportauthority.com) / [@Torontoportauthority](https://twitter.com/Torontoportauthority)

in late 2027 or early 2028. “Making this trip across the water in 30 minutes rather than three-plus hours by road is expected to be very attractive to commuters and to help alleviate some of the road congestion,” Mr. Steenstra says. “Cruise lines are currently reluctant to book Niagara excursions because of uncertain road traffic delays, so we expect they will also welcome the reliable crossing times.”

Interest in cruising the Great Lakes has increased significantly as a safe, convenient and natural unique region to enjoy. “As a result, cruise lines are looking at building vessels that can navigate the Welland Canal,” Mr. Steenstra says.

Infrastructure renewal includes the Toronto Port Authority’s almost \$11.98 million investment in the rehabilitation of the Ship Channel Bridge. “This is the third year of work that should be concluded in 2027 to restore the bridge to good working order for its next 100 years,” Mr. Steenstra says.

Strong Thunder Bay start

The Port of Thunder Bay, which handled 10.7 million tonnes of cargo in 2025, had in 2026 one of its most robust starts to a shipping season in decades. Grain shipments attained record levels through the first two months of this year and have steadily continued. Upwards of 2.3 million metric tons had gone through the port by the end of May with the higher than usual volumes resulting from a strong Prairie harvest last fall.

Par ailleurs, l’entreprise Hoverlink Ontario continue de construire les aéroglisseurs tous temps pour son service à grande vitesse entre le centre-ville de Toronto et la région du Niagara qui sera lancé fin 2027 ou début 2028. «Faire ce trajet sur l’eau en 30 minutes au lieu de plus de trois heures par la route devrait intéresser bien des navetteurs et aider à alléger la congestion routière, estime M. Steenstra. Actuellement, les compagnies de croisières sont réticentes à prévoir des excursions à Niagara en raison des retards imprévisibles sur la route, donc nous pensons qu’elles apprécieront aussi des navettes fiables.»

L’intérêt a considérablement augmenté pour les croisières sur les Grands Lacs, une région sûre, pratique et unique en son genre. «Par conséquent, les compagnies de croisières envisagent de construire des navires qui peuvent emprunter le canal Welland», rapporte M. Steenstra.

L’Administration portuaire de Toronto poursuit le renouvellement d’infrastructure, y compris en investissant 11,98 millions de dollars dans la remise en état du pont du chenal maritime. «C’est la troisième année de travaux, qui devraient être achevés en 2027, afin de remettre le pont en bon état pour 100 ans», dit M. Steenstra.

Bon début à Thunder Bay

Le port de Thunder Bay a manutentionné 10,7 millions de tonnes de fret en 2025, et a connu en 2026 un de ses meilleurs débuts de saison depuis des décennies. Les expéditions



PORT OF THUNDER BAY
THE SUPERIOR WAY WEST

PROJECT CARGO GATEWAY
For Western Canada

www.portthunderbay.ca

807-345-6400

Canada

de céréales ont atteint des niveaux records aux deux premiers mois de l'année, et ont continué sur cette lancée. Plus de 2,3 millions de tonnes étaient passées par le port à la fin mai. Les volumes supérieurs à la moyenne découlent d'une forte récolte dans les Prairies l'automne dernier.

En juin, le gouvernement de l'Ontario a annoncé un investissement majeur au port pour rehausser sa capacité, sa résilience et sa compétitivité. L'Administration portuaire de Thunder Bay reçoit 804 955 \$ de la Société de gestion du Fonds du patrimoine du Nord de l'Ontario pour agrandir de 4 hectares (10 acres) l'aire de dépôt et de stockage du terminal Keefer. L'agrandissement augmentera la capacité du port pour les cargaisons d'acier et de composants d'éoliennes et autres cargaisons surdimensionnées.

In June, the Ontario government announced a major investment at the port to improve its capacity, resilience and competitiveness. The Port of Thunder Bay Authority is receiving \$804,955 from the Northern Ontario Heritage Fund Corporation for an expansion of Keefer Terminal's staging and storage area by four hectares (10 acres). The additional space will increase the port's capacity to handle shipments of steel, as well as wind turbine components and other oversized cargo.

Port of Johnstown

The Port of Johnstown is collaborating with its owner/operator, the Township of Edwardsburgh Cardinal, and key local stakeholders to put its trade and logistical advantages on the international radar.

"Our success stories are making people to realize that we're ready to help, whether it's with port congestion elsewhere or to bring heavy cargo much closer to its final destination," says Leslie Drynan, the port's General manager.



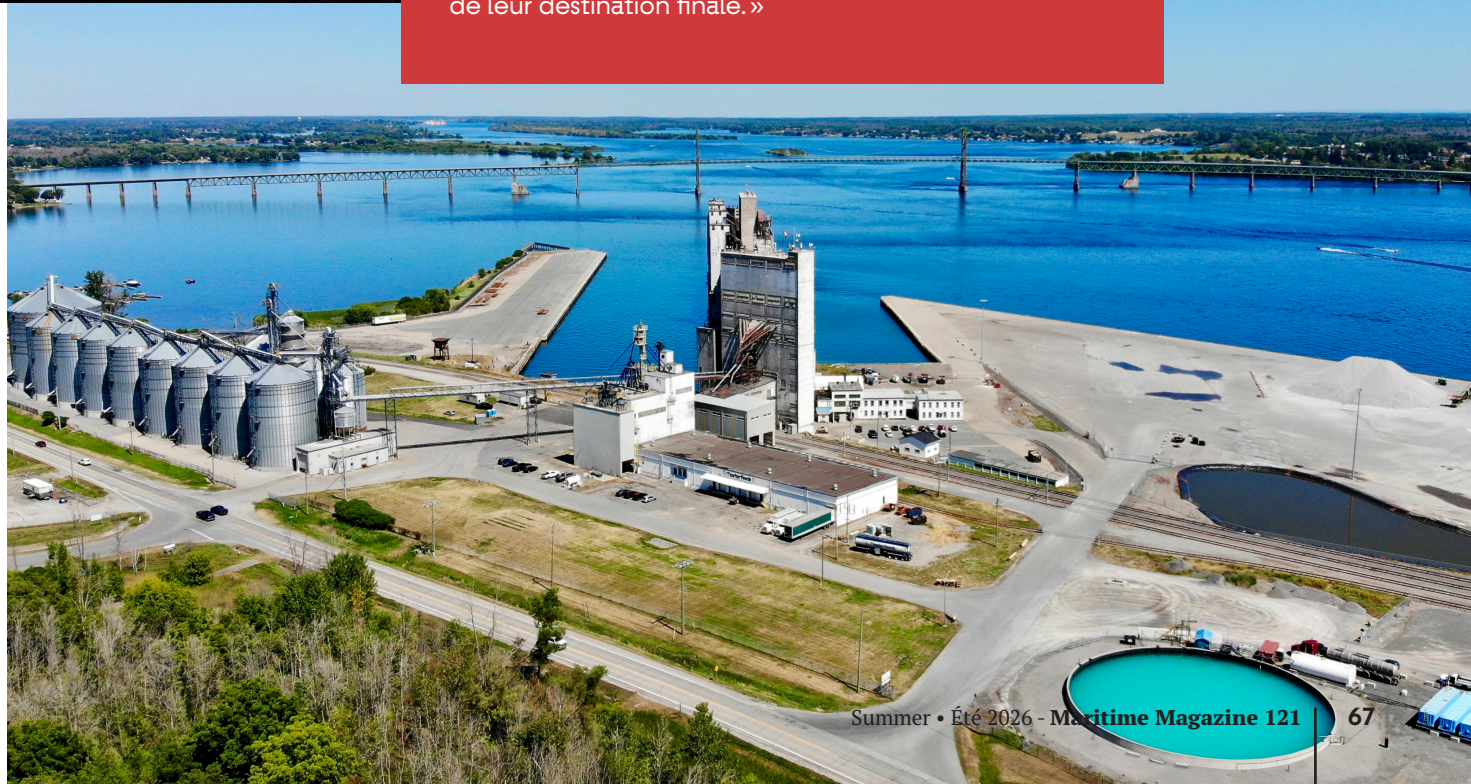
Leslie Drynan

General Manager of the Port of Johnstown.

"Our success stories are making people realize that we're ready to help whether it's with port congestion elsewhere or to bring heavy cargo much closer to final destination."

Directrice générale du Port de Johnstown.

« Nos réussites démontrent que nous sommes prêts à aider, que ce soit pour éviter la congestion portuaire ailleurs ou pour livrer des cargaisons lourdes plus près de leur destination finale. »



Ms. Drynan commends Ryan Brophy, V6 Agronomy's CEO and managing director, for steadily attracting new business with its 150,000-tonne capacity agricultural terminal at the port. "He recently had representatives from the Grain Farmers of Southern Ontario as well as from Fertilizer Canada at the new facility," she notes. "And has Transport Canada representatives are visiting in August."

The first vessel arrived last fall at the new facility which will be completed by late summer/early autumn in time for this year's harvests.

She also credits Brophy for helping to arrange for the chemicals required in fertilizers arriving from Europe, Morocco and South Africa by vessel directly into the port.

Another local boon relates to the Township of Edwardsburgh Cardinal being awarded the contract for the largest battery energy storage project in Canada. "At the end of June, we had 200 of the 600 batteries that will be arriving as part of the Skyview 1& 2 Battery Energy Storage Systems (BESS) project that will retain power for when there's peak electricity use," Ms. Drynan related.

Imported from China, the batteries were transloaded onto a small vessel that did three back-to-back trips in a week for the first delivery of 200 batteries.

"Each battery unit costs \$1 million and weighs 43 tonnes, so they have to be craned individually onto a reinforced concrete pad," Ms. Drynan shares. "We expect the next 200 in mid-fall and the final 200 shortly after the Seaway opens in 2027."

Port de Johnstown

Le port de Johnstown collabore avec son propriétaire/exploitant, le Canton d'Edwardsburgh Cardinal, et des acteurs locaux pour faire connaître à l'international ses avantages pour le commerce et la logistique.

« Nos réussites démontrent que nous sommes prêts à aider, que ce soit pour éviter la congestion portuaire ailleurs ou pour livrer des cargaisons lourdes plus près de leur destination finale », dit Leslie Drynan, directrice générale du port.

M^{me} Drynan loue Ryan Brophy, PDG de V6 Agronomy, dont le terminal agricole de 150 000 tonnes attire constamment de nouveaux clients au port. « Il a récemment reçu des représentants des producteurs de céréales du sud de l'Ontario et de l'organisme Fertilisants Canada à sa nouvelle installation, dit-elle. Et des représentants de Transports Canada lui rendront visite en août. »

Le premier navire est arrivé l'automne dernier à la nouvelle installation, qui sera achevée à la fin de l'été ou au début de l'automne, à temps pour la récolte de cette année.

M^{me} Drynan souligne aussi le rôle joué par M. Brophy faisant en sorte que les produits chimiques nécessaires pour les engrais arrivant d'Europe, du Maroc et d'Afrique du Sud soient livrés par navire directement au port.

Autre bonne nouvelle locale, le Canton d'Edwardsburgh Cardinal s'est vu octroyer le contrat pour le plus grand projet au Canada de stockage d'énergie sur batteries. « À la fin juin, nous attendions 200 des 600 batteries prévues du projet de



Port of Johnstown

Ontario, Canada

Toronto
→ 3.5 hours
Ottawa
→ 1 hour
Montreal
→ 2 hours
U.S.A.
→ 10 minutes
New York City
→ 6.5 hours

Eastern Ontario's Premier Port

Tel.: 613.925.4228

www.portofjohnstown.com

generalinfo@portofjohnstown.com

@portofjohnstown.com

stockage d'énergie par batterie Skyview 1 et 2 qui retiendra de l'électricité pour les périodes de demande de pointe», indique M^{me} Drynan.

Les batteries sont importées de Chine. Elles ont été transbordées sur un petit navire qui a fait trois trajets en une semaine pour effectuer la première livraison de 200 batteries.

« Chaque batterie coûte 1 million de dollars et fait 43 tonnes, précise M^{me} Drynan. Elles doivent donc être soulevées individuellement avec une grue et déposées sur un socle de béton renforcé. Nous attendons les 200 suivantes au milieu de l'automne, et les 200 dernières après l'ouverture de la Voie maritime en 2027. »

Elle ajoute que le délai nécessaire à l'obtention de certains composants est bien plus long ces jours-ci. « En traitant avec la société Potentia Renewables, maître d'œuvre du projet Skyview, nous avons appris que ces batteries ont été commandées il y a trois ans, explique-t-elle. C'est un aspect que nous portons à l'attention des expéditeurs internationaux, parce que nous avons les moyens de gérer et accommoder ce genre de planification à long terme. »

En raison de la sécheresse de l'année passée, les expéditions agricoles ont démarré lentement en 2026. Le port a donc perdu une part des revenus habituels de stockage de céréales. « Cependant, note M^{me} Drynan, nous avons réagi pour aider nos entreprises locales, Ingredion Canada et Greenfield Global, en faisant livrer du maïs américain au port par deux navires pour pallier la pénurie au pays. L'expérience a été très instructive,

She adds that the amount of time required for procurement of many components these days is much longer. “In Dealing with Potentia Renewables, which is the Skyview project’s operator, we learnt these batteries were ordered three years ago,” she explains. “It’s something that we’re bringing to people’s attention of international shippers because we have the facilities to manage and accommodate these necessary longer term planning.”

Last year’s drought led to a slow start in agricultural shipments in 2026 with the port consequently losing out on some of the usual revenues from grain storage. “But we pivoted to help our local companies, Ingredion Canada and Greenfield Global, by having two vessels deliver U.S. corn at the port to deal with the domestic shortfall,” Ms. Drynan adds. “It turned out to be a really good learning experience because it required us coordinating shipments through various railcars, which has prepared us better for handling this fall’s crops.”

Persuading shippers to consider alternate transportation routes remains a hard sell. “Everyone is stretched so thin these days in terms of time and resources that it’s just easier to keep doing the same routine even if it means waiting in line at a larger port instead of looking at how to pivot to better alternatives,” Ms. Drynan says. “But as people read or hear about our successful projects, they are more likely to consider investing such time.”

The seasonality of the Seaway remains an issue for some potential customers. “They’re still asking what they would do from January through March,” Ms. Drynan notes. “However,



 YOUR MARINE CARRIER OF CHOICE™

MOVING WHAT MATTERS TO SUPPORT WHAT'S NEXT.

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

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

@algomacentral


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

this issue is on everyone's radar and the industry I think is collectively working to lengthen the season."

The port administration also hopes that sharing these successes will result in federal and provincial funding for required upgrades to generate port volumes and support new projects such as non-taxable propane shipments on behalf of local First Nations.

"It's why we're currently doing the pre-engineering and design for the \$25-to-\$30-million rehabilitation for what's probably our oldest dock and the main agricultural berth and hope to have this all ready for potential funding opportunities in the fall," Ms. Drynan says.

parce que nous avons dû coordonner les expéditions par une variété de wagons, ce qui nous a préparés en vue des récoltes de cet automne.»

Il reste difficile de convaincre des expéditeurs d'envisager des routes de transport différentes. «Chacun a de telles contraintes de temps et de ressources aujourd'hui qu'il est simplement plus facile de s'en tenir à la routine, même s'il faut attendre en ligne à un grand port au lieu de chercher de meilleures options, constate M^{me} Drynan. Cependant, ceux qui prennent connaissance de nos projets réussis sont plus susceptibles d'investir le temps voulu.»

Le caractère saisonnier de la Voie maritime continue d'être problématique pour certains clients potentiels. «Ils demandent encore ce qu'ils feraient de janvier à mars, dit M^{me} Drynan. Cependant, le problème préoccupe tout le monde, et je crois que l'industrie s'efforce collectivement de prolonger la saison.»

L'administration portuaire espère aussi que ses réussites mèneront à un financement fédéral et provincial pour les améliorations nécessaires afin que le port augmente ses volumes et serve à de nouveaux projets, comme les expéditions de propane non taxable pour le compte de Premières Nations locales.

TOTAL 2025 CARGO OF ACPA PORTS

TONNAGE 2025 DES PORTS DE L'AAPC

PORT	000's tonnes / milliers de tonnes
1. Vancouver	170,400
2. Sept-Îles	40,080
3. Montréal	34,300
4. Saint John	28,400
5. Québec	26,800
6. Prince Rupert	26,300
7. Hamilton-Oshawa	10,800
8. Thunder Bay	10,750
9. Halifax (port-wide/à l'échelle du port)	8,600
10. Windsor	3,972
11. Nanaimo	3,887
12. Trois-Rivières	2,600
13. Toronto	2,100
14. Belledune	1,882
15. St. John's	1,640
16. Saguenay	1,150
17. Alberni	352
TOTAL: 375 million tonnes/millions de tonnes	

Source: Individual ports / Chaque port.



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
BRIS-GLACES DE CLASSE
POLAIRE 4



Several positive trends, including growing connections with emerging markets, are shaping a solid 2026 outlook for the Port of Montreal, which handled 34.3 million tonnes of cargo in 2025.

Diverses tendances positives, y compris l'augmentation des liaisons avec des marchés émergents, laissent entrevoir de solides perspectives en 2026 pour le port de Montréal. Il a manutentionné 34,3 millions de tonnes de fret en 2025.

Port of Montreal

The Port of Montreal maintained strong momentum in 2025, with several positive cargo trends continuing to shape a solid outlook for 2026, which was showing total and container volume to the end of May virtually matching 2025 performance for the period.

Grain remains one of the Port's strongest growth stories. Building on the success of 2024, grain volumes have averaged 4.5 million tonnes over the past two years. This performance reflects strong harvests across Western Canada, operational excellence at the Port, and effective collaboration among partners including Bunge, the Port's rail and intermodal teams, and railway partners CN and

ST. LAWRENCE PORTS PORTS DU SAINT-LAURENT

©MPA

« C'est la raison pour laquelle nous procédons à l'étude technique et la conception d'une réhabilitation de 25 à 30 millions de dollars de ce qui est probablement notre quai le plus ancien et principal quai agricole, de sorte que tout soit prêt en vue d'éventuelles possibilités de financement à l'automne », dit M^{me} Drynan.

Port de Montréal

Le port de Montréal a conservé un fort élan en 2025. Diverses tendances positives du fret continuent de laisser entrevoir des perspectives solides en 2026. À la fin mai, le volume total et le volume conteneurs égalaient essentiellement les niveaux du même moment en 2025.

Les céréales sont encore parmi les produits à la plus forte croissance au port. Après le succès de 2024, le volume de céréales s'est établi à 4,5 million de tonnes, en moyenne, ces deux dernières années. Ce bon résultat est attribuable aux fortes récoltes dans l'Ouest canadien, à l'excellence opérationnelle



Preparatory work is progressing rapidly at the site of the future Contrecoeur container terminal with the delivery this summer of the sheet piles to be used to build the wharf.

Les préparatifs avancent rapidement au site du futur terminal à conteneurs de Contrecoeur. Cet été, les palplanches qui serviront à la construction du quai ont été livrées.

Paul Bird

President and CEO, sees strong grain volumes, growing trade diversification, and progress on the Contrecoeur terminal project positioning the Port of Montreal for sustainable growth as a key gateway for Canadian trade.

Le PDG Paul Bird considère que les forts volumes de céréales, la diversification croissante et les progrès réalisés dans le projet de terminal à Contrecoeur positionnent le port de Montréal en vue d'une croissance durable comme plaque tournante pour le commerce canadien.



©MPA

au port et à la collaboration efficace entre partenaires dont Bunge, les équipes du ferroviaire et de l'intermodal du port et les chemins de fer CN et CPKC. Les céréales continuent de passer efficacement de Montréal vers les marchés internationaux, et le premier semestre de 2026 affiche d'excellents résultats.

La diversification du commerce est une autre tendance forte. Les courants du commerce mondial évoluent, et le port renforce ses liaisons avec les marchés émergents. En 2025, les volumes en lien avec l'Afrique, le Moyen-Orient, la Méditerranée et l'Amérique latine ont été en forte hausse. Cette tendance continue en 2026, avec le lancement du service CAGEMA de CMA CGM, qui relie directement Montréal et l'Amérique du Nord et crée de nouvelles possibilités pour les expéditeurs.

CPKC. Grain continues to move efficiently through Montreal to international markets, and the first half of 2026 is already showing excellent results.

Trade diversification is another key trend. As global trade patterns evolve, the Port is strengthening connections with emerging markets. In 2025, cargo volumes linked to Africa, the Middle East, the Mediterranean and Latin America recorded strong growth. This pattern is continuing in 2026 with the launch of CMA CGM's new CAGEMA service, creating a direct link between Montreal and Latin America and opening new opportunities for shippers.

The container sector also delivered solid performance, posting a 3.6% increase in TEUs in 2025. Looking ahead, the Contrecoeur expansion project remains a major priority. Advancing according to plan, it will increase capacity, enhance competitiveness and support Canada's long-term trade growth. Key milestones expected in 2026 include the start of wharf construction and the finalization of the agreement with terminal operator DP World Canada.

"Our strong grain volumes, growing trade diversification and continued progress on the Contrecoeur expansion project position the Port of Montreal for sustainable growth and reinforce our role as a key gateway for Canadian trade," Paul Bird, President and Chief Executive Officer, Montreal Port Authority, told *Maritime Magazine*.

Port of Sept-Îles

The year 2025 was a milestone year for the Port of Sept-Îles, as it surpassed the 40 million metric tonnes handled mark for the first time in its history, setting a new annual record. This performance consolidated the Port of Sept-Îles' status as the leading mineral port in North America and the second-largest Canadian port by cargo volume handled.

This past March was also marked by a significant milestone at the Multi-User Dock, which surpassed 100 million tonnes handled since its commissioning. The achievement highlights the strategic importance of this infrastructure in supporting mining projects and diversifying port activities.

Le secteur des conteneurs a aussi bien progressé, avec une hausse de 3,6% des EVP en 2025. Pour l'avenir, le projet d'expansion à Contrecoeur reste une grande priorité, et il avance conformément aux plans. Il augmentera la capacité, améliorera la compétitivité et appuiera la croissance à long terme du commerce du Canada. Des étapes clés devraient être franchies en 2026, y compris le début de la construction du quai et la conclusion de l'accord avec l'exploitant de terminaux DP World Canada.

« Nos forts volumes de céréales, notre diversification croissante et nos progrès soutenus dans le projet d'expansion à Contrecoeur positionnent le port de Montréal en vue d'une croissance durable et renforcent notre rôle comme plaque tournante pour le commerce canadien », a dit au *Maritime Magazine* Paul Bird, PDG de l'Administration portuaire de Montréal.

Port de Sept-Îles

Pour le port de Sept-Îles, 2025 a été une année historique. Pour la première fois, il a dépassé le cap des 40 millions de tonnes manutentionnées. Ce volume record a consolidé sa place comme premier port minéralier en Amérique du Nord et deuxième plus grand port canadien selon le volume.

En mars dernier, un autre jalon a été franchi : le quai multiusager a dépassé les 100 millions de tonnes manutentionnées depuis sa mise en service. Ce cap souligne l'importance stratégique de cette infrastructure pour le soutien aux projets miniers et pour la diversification des activités du port.

24/7 Maritime Environmental Services

BOW TO STERN, UME HAS YOU COVERED.

Serving Eastern Canada and the St. Lawrence Seaway



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



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





Joël Chouinard

Interim CEO, Port of Sept-Îles.

"2025 results demonstrate the resilience of our partners and the strength of our infrastructure."

PDG par intérim, Port de Sept-Îles.

« Les résultats de 2025 démontrent la résilience de nos partenaires et la force de notre infrastructure. »



Le Port continue ses investissements stratégiques, y compris dans la modernisation du terminal Monseigneur-Blanche. Ce projet renforcera sa capacité et soutiendra les activités maritimes pendant des années.

À la suite d'un début plus calme en 2026 que le démarrage record de 2025, les responsables du port insistent que les perspectives restent positives. Les volumes continuent d'être influencés par la conjoncture du marché mondial et les calendriers d'expédition des clients, mais le port est toujours en bonne posture pour appuyer les projets industriels futurs grâce à son infrastructure en eau profonde, son vaste espace disponible et les solides synergies avec la zone industrielle-portuaire Sept-Îles-Port-Cartier-Uashat mak Mani-utenam.

« Les résultats de 2025 démontrent la résilience de nos partenaires et la force de notre infrastructure, dit Joël Chouinard, PDG par intérim. Nous continuons de nous employer à investir dans nos installations afin d'appuyer la prochaine génération de projets industriels et de contribuer à la croissance économique de notre région. »

The Port is continuing its strategic investments, including the modernization of the Monseigneur-Blanche Terminal, a project that will strengthen its capacity and support maritime activities for years to come.

Following a more moderate start to 2026 compared with the record pace of 2025, port officials stress the outlook remains positive. Volumes continue to be influenced by global market conditions and customer shipping schedules, but the port remains well positioned to support future industrial projects thanks to its deep-water infrastructure, extensive available space and the strong synergies within the Sept-Îles-Port-Cartier-Uashat mak Mani-utenam industrial-port zone.

"2025 results demonstrate the resilience of our partners and the strength of our infrastructure. We remain focused on investing in our facilities to support the next generation of industrial projects and contribute to the economic growth of our region," said Interim Chief Executive Officer Joël Chouinard.

Harness The Great Lakes Trade Corridor

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

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

WHY CHOOSE HIGHWAY H₂O

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

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

Plan your route today at www.hwyh2o.com



Port de Québec

Le port de Québec indique avoir maintenu un niveau d'activité soutenu en 2025, avec 26,8 millions de tonnes de marchandises, en légère hausse par rapport à 2024 (+ 1,1 %).

La répartition des tonnages par secteur témoigne de la diversité des industries présentes au port. Bien que la pétrochimie demeure le principal secteur, sa part relative est en diminution, passant de 44,4 % à 40,3 %. Ce ralentissement du trafic pétrochimique est attribuable à un arrêt planifié de deux mois de la raffinerie Jean-Gaulin d'Énergie Valero, pour la réalisation de travaux d'inspection, de maintenance et de modernisation. À l'inverse, plusieurs secteurs ont progressé, dont l'agroalimentaire, la construction, la sidérurgie et le transport. Cette évolution reflète une répartition plus équilibrée des activités, renforçant la résilience du port en limitant sa dépendance à un seul secteur. La part du vrac liquide a diminué tandis que le vrac solide a augmenté, passant de 42,2 % à 44,8 %. Les marchandises générales affichent également une légère augmentation.

«L'année 2025 a été une année dont je suis particulièrement fière, a déclaré la PDG Olga Farman à l'assemblée publique annuelle. Nous avons fait avancer des dossiers importants, accueilli de nouveaux partenaires, soutenu des projets majeurs pour la région et, surtout, amorcé un chantier déterminant pour l'avenir du Port avec le lancement de notre plan de modernisation de 1,7 milliard de dollars.»

La stratégie actuelle, a-t-elle insisté, tourne autour de trois grandes priorités : renforcer le rôle du port de Québec comme partenaire stratégique des chaînes d'approvisionnement; poursuivre et approfondir le dialogue avec les communautés; positionner le port comme un levier économique majeur pour la région et le Québec. «En travaillant étroitement avec nos partenaires, nous voulons multiplier les occasions d'investissement, soutenir l'innovation et contribuer au dynamisme de notre économie.»

En 2025, le port a renforcé son positionnement dans le secteur agroalimentaire avec l'arrivée d'un nouveau partenaire portuaire, Parrish & Heimbecker Ltd. L'entreprise a fait l'acquisition d'une partie des actifs de la société en commandite Terminalgrains.Ag, exploités par Sollio Agriculture, dans le secteur de l'anse au Foulon. Par ailleurs, l'entreprise QSL a fait l'acquisition de deux silos faisant partie d'une infrastructure de qualité dans le terminal de la même société en commandite. D'une capacité d'entreposage de 75 000 tonnes, cette acquisition permet à QSL d'offrir des installations automatisées et hautement performantes, dédiées au transbordement de différents vracs solides, dont les granules de bois.

L'année passée, le Port de Québec a poursuivi le développement de son offre de croisières internationales en accueillant des navires du cœur de l'hiver jusqu'à l'apogée de l'automne, soit du 28 janvier au 2 novembre. Pour la première fois de son histoire, le port a accueilli des escales de navires de croisière pendant les quatre saisons, en faisant un attrait unique en Amérique du Nord. Entre janvier et novembre, le port a accueilli 136 464 croisiéristes, dont 71 025 en embarquement et débarquement, témoignant de l'importance croissante de Québec comme destination de choix des croisières internationales sur le Saint-Laurent. Le port a aussi accueilli ses premières croisières hivernales, en commençant avec le **Commandant Charcot**, de la compagnie française Ponant.

Port of Quebec

The Port of Quebec reported a sustained level of activity in 2025, handling a total of 26.8 million tonnes of cargo, a slight increase (+1.1%) from 2024.

The tonnage breakdown by sector reflected the diversity of industries present at the Port. Although the petrochemicals sector remains dominant, its relative share declined from 44.4% to 40.3%. This slowdown in petrochemical handling was attributed to the two-month planned shutdown of Valero Energy's Jean-Gaulin refinery for inspection, maintenance, and modernization work. Conversely, several other sectors experienced growth, including agri-food, construction, steelmaking, and transport. These shifts indicate a more balanced spread of activities, which strengthens the Port's resilience by limiting its reliance on any single sector. The proportion of liquid bulk declined, while solid bulk increased from 42.2% to 44.8%. There was also a slight increase in general cargo.

At the annual public meeting, Olga Farman, President and CEO, stated: "2025 was a particularly proud year for me. We moved forward on important issues, welcomed new partners, supported major projects for the region, and, above all, launched a pivotal project for the Port's future: our \$1.7M modernization plan."

Current strategy, she stressed, revolve around three main priorities: strengthening the Port of Québec's role as a strategic partner in supply chains, continuing and deepening dialogue with communities, and positioning the Port as a major economic driver for the region and the province. "By working closely with our partners, we aim to generate more investment opportunities, promote innovation, and boost our economy's vitality."

Among highlights of 2025, the Port further strengthened its position in the agri-food sector by welcoming a new partner: Parrish & Heimbecker Ltd. (P&H). P&H acquired assets from the Terminal Grains limited partnership, operated by Sollio Agriculture in the Anse au Foulon sector. QSL also acquired two silos within high-quality infrastructure in that limited partnership's terminal. With a total storage capacity of 75,000 tonnes, this acquisition allows QSL to offer automated, high-performance facilities dedicated to transshipping various types of dry bulk, including wood pellets.

Last year, the Port of Québec continued to expand its international cruise program, welcoming ships from the depths of winter to the peak of fall—from January 28 to November 2. This was the first time in the Port's history that cruise ships had called in all four seasons, making it unique in North America. Between January and November, the Port welcomed 136,464 cruise passengers and was the first and last port of call for 71,025 of these, demonstrating Québec City's growing popularity as a destination for international cruises travelling the St. Lawrence. The Port hosted its first winter cruises, starting with the **Commandant Charcot**, operated by France's Ponant.

Meanwhile, several significant developments have occurred thus far in 2026.

In April, the Canadian government officially designated Quebec as an international container port, giving it the tools, status, and structure needed to fully play a strategic role in international container shipping. A key factor was a certification from the Canada Border Services Agency (CBSA) that allows the Port of Québec to offer full customs services and operate as the first port of arrival for international containerized goods.



1936 - 2026 ans - years

ARMATEURS
DU SAINT-LAURENT
ST. LAWRENCE SHIP OPERATORS

LA FORCE DU TRANSPORT MARITIME

SUR LE SAINT-LAURENT
ET AU-DELÀ

THE STRENGTH OF MARITIME TRANSPORT

ON THE ST. LAWRENCE RIVER
AND BEYOND

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

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



WWW.ARMATEURS.CA



SHIOPERATORS.CA



Divers développements importants sont survenus jusqu'à présent en 2026.

En avril, le gouvernement canadien a officiellement désigné Québec comme port à conteneurs international, lui donnant les outils, la reconnaissance et la structure nécessaires pour jouer pleinement un rôle stratégique dans le transport international de conteneurs. Un facteur clé est l'octroi au Port de Québec d'une certification de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) permettant d'offrir des services douaniers complets et de servir de premier port d'arrivée pour les biens conteneurisés internationaux.

En juillet, le gouvernement du Québec a confirmé un appui financier de 4 millions de dollars pour l'électrification du quai 30 et de 1,1 million de dollars de plus pour le quai 101. Il s'agit d'une étape décisive pour le développement de l'infrastructure électrique voulue pour l'alimentation électrique à quai des navires de croisière et de certains cargos au port de Québec.

Port de Trois-Rivières

Au port de Trois-Rivières, l'année 2025 a été marquée par de grands travaux d'infrastructure et des fluctuations prévues dans les volumes de vrac. Malgré une baisse des tonnages attribuable aux projets de construction en cours, le port a manutentionné 2,6 millions de tonnes, confirmant son rôle stratégique dans les chaînes d'approvisionnement canadiennes.

Then in July, the Government of Québec confirmed \$4M in financial support for the electrification of Wharf 30 and a further \$1.1M for Wharf 101. This marked a decisive step in developing the electrical infrastructure needed to implement shore power for cruise ships and certain cargo ships at the Port of Québec.

Port of Trois Rivières

For the Port of Trois-Rivières, 2025 was highlighted by major infrastructure works and anticipated fluctuations in bulk cargo volumes. Despite a relative decline in tonnages attributable to ongoing construction projects, the port handled 2.6 million metric tonnes of cargo, confirming its strategic role in Canadian supply chains.

Anick Métivier

President and CEO,
Trois-Rivières Port Authority.
Sees current major infrastructure
works meeting customer and
supply chain needs while
supporting the diversification
of Canadian trade.

PDG, Administration
portuaire de Trois-Rivières.
Les grands travaux d'infrastructure en cours satisferont
aux besoins des clients et des
chaînes d'approvisionnement,
et soutiendront la diversification
du commerce du Canada.

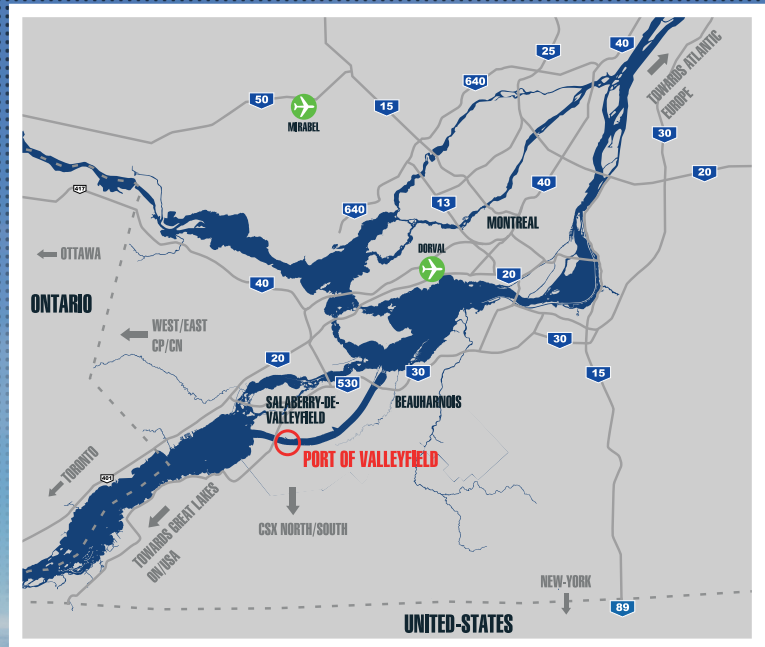


Port of Valleyfield

At the heart of a transportation and logistics hub



LOGISTIK /
VALLEYFIELD



Contact us to learn more

portvalleyfield.com

desgagneslogistik.com

Latitude 45.228634 | Longitude -74.0895

Certaines tendances se sont manifestées. Le transit de matériaux destinés à des projets d'infrastructure majeurs, notamment l'acier – près de 475 000 tonnes – illustre la contribution directe du port au développement économique. En même temps, les secteurs de l'aluminium, des minéraux critiques et de l'agroalimentaire continuent d'alimenter la croissance sur le moyen terme.

Cette année a aussi vu de grands progrès réalisés sur le chantier de construction des quais 16 et 17, un projet de plus de 312 millions de dollars. Ces travaux se poursuivent dans le respect des délais et des budgets. Ils transformeront de façon durable la capacité et le rendement du port. Par ailleurs, plusieurs améliorations ont été apportées aux opérations, y compris l'optimisation de l'espace et l'amélioration de l'infrastructure de sécurité, rehaussant l'efficacité générale.

Le développement durable reste une priorité importante. Le Port continue d'intégrer graduellement de l'équipement à faibles émissions et des pratiques opérationnelles plus efficaces.

« Ce qu'il faut surtout retenir, c'est notre capacité collective de produire des résultats dans un environnement complexe tout en respectant des normes élevées de sécurité et de rendement, dit le PDG Anick Métivier.

« En 2026, les investissements en cours nous permettront d'être encore mieux positionnés pour satisfaire aux besoins futurs de nos clients et des chaînes d'approvisionnement, et de soutenir la diversification du commerce du Canada. »

Certain trends stood out in particular. The transit of materials destined for major infrastructure projects, notably steel – with nearly 475,000 tonnes handled – illustrates the port's direct contribution to economic development. At the same time, the aluminium, critical minerals and agri-food sectors continue to drive medium-term growth.

The year was also marked by major progress on the Quays 16 and 17 construction site, a project worth over \$312 million. This work, carried out on schedule and within budget, will bring about a lasting transformation in the port's capacity and performance. At the same time, several operational improvements have been made, including the optimisation of space and enhanced security infrastructure, thereby boosting overall efficiency.

Sustainable development also remains a key priority, with the gradual and ongoing integration of low-emission equipment and more efficient operational practices.

To Anick Métivier, CEO, "the key takeaway is our collective ability to deliver in a complex environment, while maintaining high standards of safety and performance.

"Looking ahead to 2026, the investments currently underway will enable us to be even better positioned to meet the future needs of our customers and the supply chain, whilst supporting the diversification of Canadian trade."



Performer aujourd'hui,
faire grandir la
région demain

PORT  TROIS-RIVIÈRES

Perform today,
grow the region
tomorrow

Port of Saguenay

The Port of Saguenay reported a stellar year in 2025. The one-million-metric-tonne mark for transhipped cargo was once again surpassed, with a total of 1.15 million tonnes handled at the Grande-Anse maritime terminal and a total of 96 vessels received.

The handling of solid bulk cargo, such as de-icing salt, iron slag and iron ore, was once again at the heart of operations. The port's and its industrial-port zone's large storage capacities were also put to good use with the receipt of oversized industrial equipment for regional projects, wind turbine components, and the rail transport of large quantities of aluminium for export.

At the annual general meeting, Carl Laberge, President and CEO, gave details of the Master Plan for the Development of the Industrial and Port Zone. The master plan aims to support industrial development that is adapted to the topography and the nature of the terrain, whilst enhancing the value of the woodland cover and wetlands and water bodies of interest. Ultimately, the plan also provides for the development of a multifunctional shared-services hub, at the heart of foot-paths and a network of cycle paths, with the aim of creating a vibrant, attractive living environment firmly rooted in its surrounding area.

Meanwhile, 2026 took on special significance as the Port of Saguenay celebrated a century of contribution to the economy and development of the community and the Saguenay-Lac-Saint-Jean region. June 15 1926 marked the founding of the Corporation du Port de Chicoutimi, from which the Port of Saguenay in its current form emerged following its relocation in the early 1980s.

Various initiatives were planned over the coming months to commemorate this milestone and highlight the important role played by maritime transport in the region's growth and influence. This role is set to grow with the forthcoming commissioning of the multi-user electric conveyor system for solid bulk cargo, the development of the industrial-port zone and the addition of a berth at the Grande-Anse maritime terminal. These major projects, totalling over \$300 million, support the Canadian Northern Corridor initiative.

Port de Saguenay

Le Port de Saguenay a connu une excellente année en 2025. Le million de tonnes de fret transbordé a de nouveau été surpassé, avec 1,15 million de tonnes au terminal maritime de Grande-Anse, pour un total de 96 navires.

La manutention de vrac solide, tel que sel de déglçage, laitier de fonte et minerai de fer, était de nouveau au cœur des opérations. Les grandes capacités d'entreposage du port et de sa zone industrialo-portuaire ont bien servi, à l'arrivée de matériel industriel surdimensionné pour des projets régionaux, de composants d'éolienne ainsi que de grandes quantités d'aluminium acheminées par train en vue de l'exportation.

À l'assemblée générale annuelle, le PDG Carl Laberge a donné des détails du plan directeur pour le développement de la zone industrialo-portuaire. Ce plan vise à soutenir un développement industriel adapté à la topographie et à la nature du terrain, tout en mettant en valeur le couvert boisé, les terres humides et les plans d'eau d'intérêt. Il prévoit la création d'un centre de services multifonctionnel et multiusager entouré d'un réseau de sentiers pédestres et de pistes cyclables, dans le but d'en arriver à un environnement vivant dynamique et attrayant, fermement ancré dans son milieu.

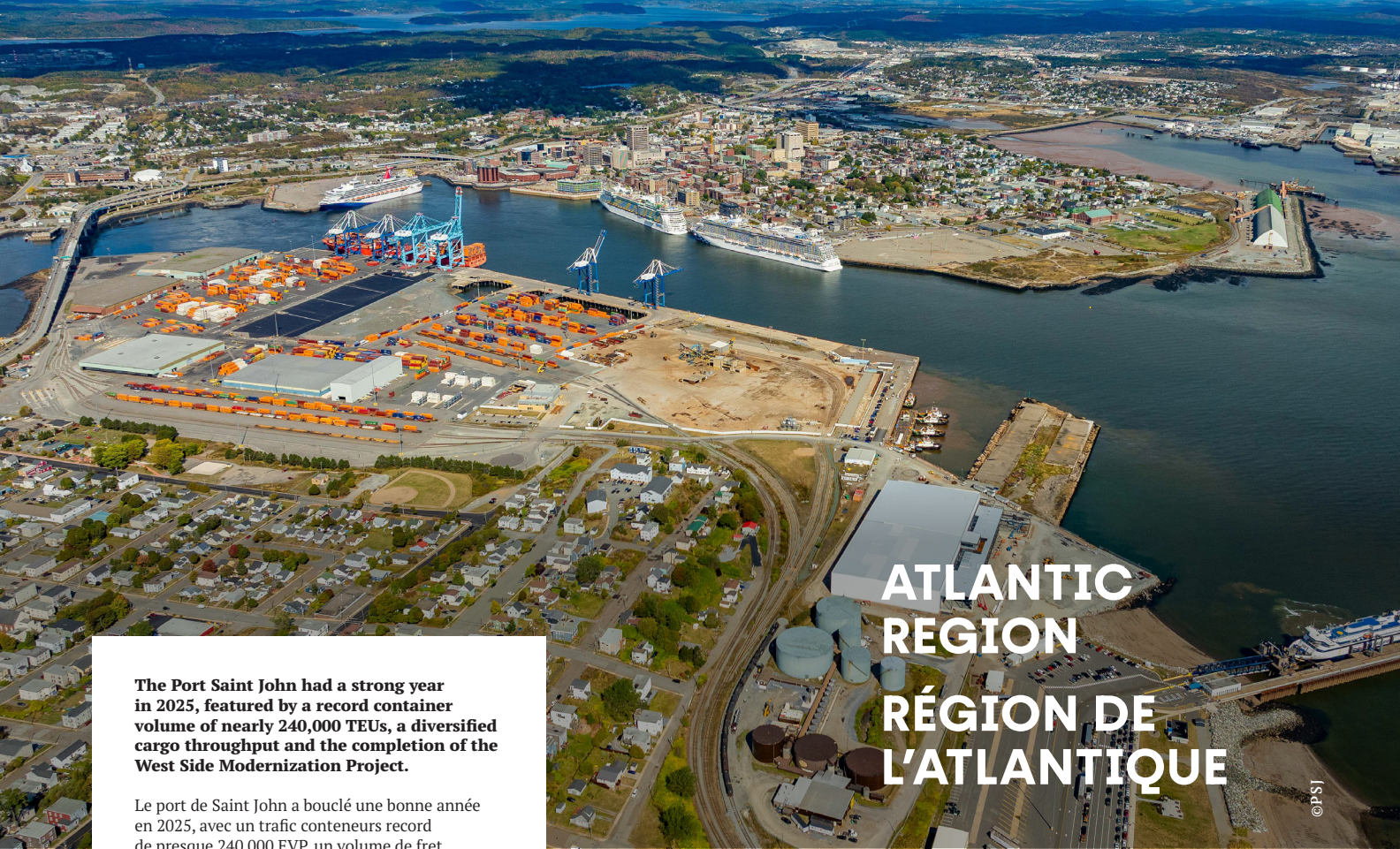
L'année 2026 revêt une importance particulière, le port de Saguenay célébrant un siècle de contribution à l'économie et au développement de la communauté et de la région Saguenay-Lac-Saint-Jean. Le 15 juin 1926, est née la Corporation du Port de Chicoutimi, dont le Port de Saguenay dans sa forme actuelle a émergé à la suite de son déplacement au début des années 1980.

Diverses initiatives ont été prévues dans les mois à venir pour commémorer cet anniversaire et souligner le rôle important du transport maritime dans la croissance et l'influence de la région. Ce rôle va encore grandir avec la mise en service imminente du système de convoyeur électrique multiusager pour vrac solide, le développement de la zone industrialo-portuaire et l'ajout d'un quai au terminal maritime de Grande-Anse. Ces grands projets, faisant en tout plus de 300 millions de dollars, soutiennent l'initiative du Corridor du Nord canadien.

The Port of Saguenay, which is celebrating its centennial anniversary, reported a stellar year in 2025 with substantial infrastructure developments and cargo volume of 1.15 million tonnes handled at the Grande Anse maritime terminal.

Le Port de Saguenay, qui célèbre son centenaire, a connu une année exceptionnelle en 2025, avec d'importants développements dans l'infrastructure et un volume de 1,15 million de tonnes au terminal maritime de Grande-Anse.





The Port Saint John had a strong year in 2025, featured by a record container volume of nearly 240,000 TEUs, a diversified cargo throughput and the completion of the West Side Modernization Project.

Le port de Saint John a bouclé une bonne année en 2025, avec un trafic conteneurs record de presque 240 000 EVP, un volume de fret diversifié et l'achèvement de son projet de modernisation du côté ouest.

ATLANTIC REGION RÉGION DE L'ATLANTIQUE

©PSJ

Port d'Halifax

En 2026, l'équipe de direction du Port d'Halifax a souligné le fait que ses efforts «sont clairement axés sur la croissance et l'avenir du commerce».

Tel était le message central du PDG Fulvio Fracassi et du président du conseil d'administration David Cameron dans le rapport annuel du port. «En 2025, nous avons revu et mis à jour notre vision stratégique et notre mission, confirmant ainsi nos engagements ambitieux qui reflètent notre mission première : transporter des marchandises et des personnes, et contribuer de manière significative aux objectifs commerciaux nationaux du Canada», affirmaient-ils.

Les données annuelles du port indiquant une baisse de 10,4% du trafic total et une légère baisse des conteneurs en 2025. Les pressions géopolitiques mondiales, les changements dans les alliances maritimes et les incertitudes économiques ont continué à peser sur les résultats.

Le volume total s'élevait à 8,6 million de tonnes, contre 9,6 millions en 2024.

Les exportations sont restées stables toute l'année, avec de bons résultats au cours des trois premiers trimestres, puis un ralentissement au quatrième trimestre. Le trafic conteneurs de 502 000 EVP est en légère baisse, de 1,4% par rapport aux 509 000 EVP de 2024, en grande partie du fait de l'absence de détournements ponctuels ou d'escales ad hoc en fin d'année.

Les conteneurs sont manutentionnés aux deux terminaux à service complet, PSA Halifax Atlantic Hub et Fairview

Port of Halifax

As 2026 was in progress, the Port of Halifax leadership team underlined its focus is “firmly on growth and shaping the future.”

This was a central message from Fulvio Fracassi, President and CEO, and Chairman David Cameron in the port's annual report. “In 2025, we enhanced and updated our strategic vision and mission, reaffirming ambitious commitments that embrace our core mandate to move cargo and people and strongly contribute to Canada's national trade objectives,” they affirmed.

The port's annual statistics showed a 10.4% decline in total traffic and a marginal drop in container cargo in 2025. Global geopolitical pressures, shipping alliance shifts and economic uncertainties continued to impact results.

Total throughput amounted to 8.6 million tonnes versus 9.6 million tonnes in 2024.

Exports remained stable throughout the year, with strong performance in the first three quarters tapering in the fourth quarter. A 1.4% container cargo decline to 502,000 TEUs overall from 509,000 TEUs in 2024 largely reflects the absence of one-off diversions or ad hoc calls later in the year.

Container cargo is handled at two full-service terminals at PSA Halifax Atlantic Hub and Fairview Cove. Double stacked rail service by CN to Montreal, Toronto, the U.S. Midwest and beyond offers fast, reliable reach to key inland markets in one to three days.

Mr. Fracassi has stressed the vocation of the deepwater Port of Halifax as “a strategic, international gateway” able to

handle container vessels larger than 12,000 TEU. "As Canada seeks to double its exports over the next 10 years, the Port of Halifax provides a reliable supply chain solution to the world."

Last year, trade with key target markets experienced measurable growth: China (+24%), India (+11%), Turkey (+19%),

"Among the port of Halifax leading trading partners, Asia comes first at 44%, followed by Europe (34%), Latin America/Caribbean (10%) and North America (9%)."

« Au classement des régions partenaires du port d'Halifax, l'Asie occupe la première place avec 44 %, suivie de l'Europe (34 %), de l'Amérique latine/Caraïbes (10 %) et de l'Amérique du Nord (9 %). »

Indonesia (+49%), Japan (+30%). Among its leading trading partners, Asia comes first at 44%, followed by Europe (34%), Latin America/Caribbean (10%) and North America (9%).

Highlights of 2025 included brisk business at Richmond Terminals and Ocean Terminals offering heavy-lift capabilities for breakbulk and project cargo.

Cove. Le transport ferroviaire à double empilement du CN vers Montréal, Toronto, le Midwest américain et au-delà permet d'atteindre de manière fiable les principaux marchés intérieurs en un à trois jours.

M. Fracassi insiste sur la vocation du port en eau profonde de Halifax comme « porte d'entrée internationale stratégique », pouvant recevoir des porte-conteneurs de plus de 12 000 EVP. « Alors que le Canada cherche à doubler ses exportations au cours des dix prochaines années, le Port d'Halifax offre une solution fiable pour la chaîne d'approvisionnement mondiale. »

L'année passée, le commerce avec d'importants marchés cibles a connu une croissance notable : Chine (+24 %), Inde (+11 %), Turquie (+19 %), Indonésie (+49 %), Japon (+30 %). Quant au classement des régions partenaires, l'Asie arrive au premier rang (44 %), suivie de l'Europe (34 %), de l'Amérique latine / Caraïbes (10 %) et de l'Amérique du Nord (9 %).

Parmi les faits saillants de 2025, l'activité a été intense aux terminaux Richmond et Ocean, qui peuvent manutentionner des chargements lourds de marchandises générales ou de cargaisons spéciales.

En juillet, le Port a inauguré le Centre d'examen des conteneurs maritimes d'Africville Seasides, ce qui représente un grand pas en avant en matière de sécurité, d'efficacité et de viabilité. Baptisée en l'honneur de l'équipe de hockey historique Africville Seasides, cette installation réduit la congestion et la circulation de camions sur le pont Mackay, réduisant la consommation de carburant et les émissions.

En mai cette année, le port a reçu deux nouvelles grues portiques électriques sur rails au terminal Atlantic Hub de PSA Halifax. Elles sont conduites à distance, ce qui est une première pour du matériel de manutention à Halifax. Les nouvelles grues permettent aux opérateurs de commander les mouvements à partir d'un centre de contrôle, ce qui améliore la sécurité et le confort, éliminant la nécessité de travailler en hauteur et dans des conditions météo changeantes tout en

Connecting you with the Americas, Asia and Europe



Port
Halifax

www.porthalifax.ca

Grow your reach ✉ tradeinquiries@porthalifax.ca

accroissant la précision et la vitesse opérationnelles. L'investissement fait partie d'un projet de liaison ferroviaire entre terminaux, une initiative pluriannuelle de l'Administration portuaire d'Halifax soutenue par le Fonds national des corridors commerciaux de Transports Canada. Ce projet comprend l'optimisation de l'installation ferroviaire au terminal Atlantic Hub pour pouvoir accroître la capacité en fonction de la demande croissante.

Port de Saint John

Port Saint John affirme avoir connu une bonne année en 2025, avec notamment l'achèvement d'importants investissements dans les infrastructures, une année record pour les conteneurs et les croisières, ainsi que la force continue d'une base diversifiée de marchandises.

En 2025, le port a manutentionné 239 364 EVP de marchandises conteneurisées, 29,4% de plus qu'en 2024, ainsi que 25,4 millions de tonnes de vrac liquide et 1,3 million de tonnes de vrac sec. Il a connu une saison de croisière record avec 196 000 passagers répartis sur 83 escales de navires.

Le fret conteneurisé manutentionné par DP World Saint John a augmenté considérablement depuis cinq ans. En 2021, il était de 87 000 EVP.

« 2025 a été une année charnière pour Port Saint John, a déclaré le PDG Craig Bell Estabrooks. Maintenant que notre projet de modernisation du côté ouest est terminé, nous disposons de la capacité, des partenariats et d'une base de marchandises diversifiée nécessaires pour soutenir la croissance à long terme et contribuer à acheminer le commerce canadien vers les marchés mondiaux. »

L'achèvement du projet de 247 millions de dollars de modernisation du côté ouest a permis d'accroître la capacité du terminal, d'ajouter un nouveau poste à quai, de renforcer les connexions intermodales et de permettre la manutention de volumes de conteneurs plus de quatre fois supérieurs aux volumes précédents.

L'année a également été marquée par l'intégration de Port Saint John au réseau Gemini Cooperation et par le début des travaux du centre d'import-export d'Americold, un projet

In July, the port opened the Africville Seasides Marine Container Examination Facility (MCEF), a major step forward in security, efficiency and sustainability. Named after the historic Africville Seasides hockey team, the facility reduces congestion and truck traffic across the MacKay Bridge, cutting fuel use and emissions.

In developments earlier this year, the port received in May two new electric rail-mounted gantry (RMG) cranes at PSA Halifax's Atlantic Hub terminal, introducing the first remotely operated yard equipment in Halifax, which increases capacity, efficiency and reliability. The new cranes enable operators to control movements from a centralized control room, improving safety and comfort by eliminating the need to work at height and in variable weather conditions, while enhancing operational accuracy and throughput in yard operations. The investment is part of the Inter-Terminal Rail Solution Project, a multi-year initiative led by the Halifax Port Authority and supported by Transport Canada's National Trade Corridors Fund. This project includes optimizing the railhead at Atlantic Hub to scale capacity in line with growing demand.

Port Saint John

Port Saint John has reported a strong year in 2025 highlighted by the completion of major infrastructure investments, a record year for containers and cruise, and the continued strength of a diversified cargo base.

In 2025, the Port handled 239,364 TEUs of container cargo, a 29.4% increase over 2024, alongside 25.4 million metric tonnes of liquid bulk, 1.3 million metric tonnes of dry bulk, and a cruise season with 196,000 passengers across 83 vessel calls.

Containerized cargo handled by DP World Saint John has risen substantially in five years. In 2021, throughput amounted to 87,000 TEU.

"2025 was a defining year for Port Saint John," says Craig Bell Estabrooks, President and CEO. "With our West Side Modernization Project complete, we have the capacity, partnerships, and diversified cargo base needed to support long-term growth and help move Canadian trade to global markets."



Port Saint John

YOUR NEXT PORT OF CALL

VOTRE PROCHAINE ESCALE

Host City • Ville hôte

2027 Ports Canada Conference

Conférence Ports Canada 2027



LEARN MORE | EN SAVOIR PLUS
www.sjport.com



BUILDING THE FLEET FOR THE FUTURE

We are building the next generation of multipurpose heavy-lift vessels, the „LakerMax“. With more space and stowage options under deck for your valuable and sensitive cargo. With more unobstructed space on deck and the ability to sail with open hatches. Equipped with two Liebherr 250-mt shipboard cranes. Twelve vessels delivered to date. Nine more to come.*
On top, more F500-vessels will arrive, ready for your cargo.

bbc-chartering.com



* status as per April 2026



de 100 millions de dollars, qui renforce le rôle du port dans le commerce des produits à température contrôlée, des produits agroalimentaires, des marchandises diverses et des marchandises conteneurisées.

Port de Belledune

Le port néo-brunswickois de Belledune, qui a célébré en 2025 ses 25 ans comme port fédéral, est devenu un important point de passage reliant les industries de l'Atlantique aux chaînes d'approvisionnement mondiales. Il a manutentionné 1,9 million de tonnes de vrac liquide et solide destiné aux marchés nationaux et internationaux en 2025, contre 2,1 million de tonnes en 2024.

« En 2025, nous avons continué de miser sur nos atouts opérationnels tout en poursuivant notre vision à long terme axée sur l'énergie propre, la diversification industrielle, les minéraux critiques et la croissance durable, affirmait le PDG Denis Caron dans le rapport annuel de 2025.

« L'un des développements majeurs cette année a été l'arrivée de Greenergy comme nouveau locataire grâce à la location de nos installations du parc de réservoirs. Ce partenariat renforce le rôle de Belledune dans le stockage de vrac liquide, les carburants renouvelables et la logistique énergétique, tout en soutenant la croissance continue du port comme pôle énergétique du Canada atlantique. »

Le Port a poursuivi les discussions avec Énergie NB concernant la conversion potentielle de la centrale de Belledune du charbon à la biomasse. Belledune est déjà reconnue comme le plus grand exportateur de biomasse et de granules de bois vers l'Europe dans l'Est du Canada.

Le Port a également fait progresser les occasions liées au secteur des minéraux critiques du Canada, en harmonie avec la Stratégie canadienne sur les minéraux critiques ainsi que les objectifs de développement minier du gouvernement du Nouveau-Brunswick.

Port de St. John's

En 2025, le port de St. John's a manutentionné 1 639 988 tonnes de fret, 1,2 % de plus qu'en 2024. Le vrac – liquide et sec – a baissé, mais les marchandises générales ont compensé en augmentant de 7,8 % : les conteneurs, remorques, marchandises diverses et automobiles ont atteint les 926 430 tonnes.

La saison 2025 des croisières a aussi été solide : 38 navires ont amené 27 829 passagers et 15 270 membres d'équipage dans la ville.

Autre développement important, le port a récemment achevé l'agrandissement de 12,8 millions de dollars de la jetée 17. Ont été ajoutés deux nouveaux postes à quai opérationnels, de l'équipement d'amarrage et des socles d'alimentation électrique. De plus, le réaménagement de 8 millions de dollars des jetées 20 Ouest et 21 a été achevé. Il s'agissait d'agrandir l'aire de triage, d'alléger la congestion et de fournir une capacité moderne d'alimentation électrique à quai pour les navires. Par ailleurs, le gouvernement fédéral a approuvé les travaux dans l'eau pour la modernisation de la jetée 23, qui fera en sorte que le terminal du port puisse satisfaire aux besoins maritimes modernes. 

The completion of the \$247 million West Side Modernization Project delivered expanded terminal capacity, a new berth, strengthened intermodal connections, and the ability to handle more than four times the previous container volumes.

The year also saw Port Saint John join the Gemini Cooperation network and break ground on Americold's \$100 million import-export hub, further boosting the Port's role in temperature-controlled, agri-food, breakbulk, and containerized trade.

Port of Belledune

New Brunswick's Port of Belledune, which marked its 25th year as a federal port in 2025, has evolved into an important gateway connecting regional Atlantic industries to global supply chains. It handled 1.9 million tonnes of diverse liquid and dry bulk commodities serving domestic and international markets in 2025, versus 2.1 million tonnes in 2024.

"In 2025, we continued building on our operational strengths while advancing our long-term vision focused on clean energy, industrial diversification, critical minerals, and sustainable growth," affirmed Denis Caron, President and CEO, in the port's 2025 annual report.

"One of the major developments this year was welcoming Greenergy as a new tenant through the lease of our tank farm facilities," he noted. This partnership strengthens Belledune's role in liquid bulk storage, renewable fuels, and energy logistics, while supporting the Port's continued growth as an energy hub in Atlantic Canada."

The port continued discussions with NB Power regarding the potential conversion of the Belledune Generating Station from coal to biomass. Belledune is already recognized as the largest exporter of biomass and wood pellets to Europe in Eastern Canada.

The Port also advanced opportunities related to Canada's critical minerals sector, aligning with both the Government of Canada's Critical Minerals Strategy and New Brunswick's mining development objectives.

Port of St. John's

In 2025, the Port of St. John's handled a total of 1,639,988 metric tonnes of cargo, representing a 1.2% increase from 2024. While liquid and dry bulk showed declines, this was offset by a 7.8% increase in general cargo (containers, trailers, breakbulk, and autos) to 926,430 tonnes.

The 2025 cruise season was also robust, with 38 cruise ships, bringing 27,829 passengers and 15,270 crew members to the city.

Among other highlights, the port recently completed the \$12.8 million Pier 17 Expansion, which added two new operational berths, mooring hardware, and electric power pedestals. Additionally, the \$8 million redevelopment of Piers 20 West and 21 was finalized to expand upland marshalling, relieve Southside congestion, and provide modern shore-power for offshore/fishing vessels. Also the federal government has approved the Pier 23 Upgrade for in-water construction, which will scale up the St. John's Harbour Terminal to accommodate modern maritime demands. 

ADVERTISERS



ANNONCEURS

ACPA-PORTS CANADA CONFERENCE 2026 - Windsor AAPC- CONFÉRENCE PORTS CANADA 2026 – Windsor	
ports-canada-2026	21

ALGOMA CENTRAL CORPORATION	
algonet.com	69

ARCTIC SHIPPING SUMMIT 2026	
Arctic Shipping Summit 2026	22

BBC CHARTERING	
bbc-chartering.com	86

CSL	
cslships.com.....	<i>Back Cover / Couverture arrière</i>

DP WORLD	
dpworld.com	1

DESGAGNÉS	
desgagnes.com	<i>Inside Front Cover / Couverture intérieure avant</i>

FEDNAV	
fednav.com	71

GREAT LAKES PILOTAGE AUTHORITY ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS	
glpa-apgl.com	64

GREENTECH 2026	
allianceverte.org/greentech.....	10

LOGISTEC	
logistec.com	59

MGT – MONTRÉAL GATEWAY TERMINALS PARTNERSHIP MGT – SOCIÉTÉ TERMINAUX MONTRÉAL GATEWAY	
mtrtml.com/login.php	18

OCEAN GROUP GROUPE OCÉAN	
groupeocean.com.....	<i>Inside Back Cover / Couverture intérieure arrière</i>

PORT OF HALIFAX PORT DE HALIFAX	
porthalifax.ca	84

PORT OF JOHNSTOWN PORT DE JOHNSTOWN	
portofjohnstown.com	68

PORT OF MONTREAL PORT DE MONTRÉAL	
port-montreal.com.....	31

PORT OF NANAIMO	
npa.ca.....	43

PORT OF PRINCE RUPERT PORT DE PRINCE RUPERT	
rupertport.com.....	50

PORT OF SEPT-ÎLES PORT DE SEPT-ÎLES	
portsi.com	33

PORT OF THUNDER BAY PORT DE THUNDER BAY	
portofthunderbay.ca	66

PORT OF TORONTO PORT DE TORONTO	
torontoportauthority.com	65

PORT OF TROIS-RIVIÈRES PORT DE TROIS-RIVIÈRES	
porttr.com	81

PORT OF VALLEYFIELD PORT DE VALLEYFIELD	
portvalleyfield.com	80

PORT OF VANCOUVER PORT DE VANCOUVER	
portvancouver.com	29

PORT SAINT JOHN	
sjport.com	85

ROTAINER (CRS-CONTAINER ROTATION SYSTEMS)	
rotainer.com.....	4

SHIPPING FEDERATION OF CANADA FÉDÉRATION MARITIME DU CANADA	
shipfed.ca	7

SLS - ST. LAWRENCE SHIPOPERATORS ASL – ARMATEURS DU SAINT-LAURENT	
armateurs.ca	78

STERLING FUELS	
sterlingfuels.ca.....	61

THE ST. LAWRENCE SEAWAY MANAGEMENT CORPORATION CORPORATION DE GESTION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT	
hwyh2o.com.....	76

URGENCE MARINE ENVIRONMENT URGENCE MARINE ENVIRONNEMENT	
ume-qc.com	74

VALPORT/DESGAGNÉS LOGISTIK-VALPORT	
valport.ca	80





OCEAN

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

**MAJOR SUPPLIER OF INTEGRATED
MARINE SOLUTIONS**

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

