

No 58

Maritime Magazine

DOSSIER

MIDWEST

DOSSIER

**ASIA-PACIFIC GATEWAY
CORRIDOR ASIE-PACIFIQUE**

**Québec and
the Arctic
Le Québec
et l'Arctique**

8,95 \$



Mieux faire aujourd'hui

Notre flotte de porteurs de vrac solide, autodéchargeurs et classiques, de tonnages et de types d'une variété sans égal chez nos concurrents, qui s'appuie sur un système d'ordonnancement primé, est en mesure de répondre à tous les besoins des expéditeurs.

Grâce à nos standards d'excellence, attestés par nos certifications ISM et ISO 9001 – 2000, nous offrons aux expéditeurs un service à la clientèle incomparable et une performance sans faille pour les opérations, la protection de l'environnement et la sécurité.

Parce que nous réinvestissons continuellement dans notre flotte, comme en témoigne le programme de construction d'avant-coques d'autodéchargeur récemment annoncé, nous sommes certains de répondre aux besoins de notre clientèle aujourd'hui comme demain.

Seaway Marine Transport,
le choix des expéditeurs avisés.

Pour faire plus demain



Marine Transport



Doing More Today

Operating the largest fleet of self-unloading and gearless dry bulk cargo vessels with more sizes and types than any other company and with an award winning vessel scheduling system assures shippers that almost every shipping requirement can be accommodated.

Maintaining its fleet at the highest standards demanded by joint certification under ISM and ISO 9001 – 2000 certification provides shippers with unparalleled operating performance, environmental protection, safety and customer service.

Continuous reinvestment in its fleet, including the recently announced self-unloader forebody building program, ensures that customer requirements will be met both today and tomorrow.

Seaway Marine Transport,
the carrier of choice for leading shippers.

Doing More For Tomorrow

20 Corporate Park Drive, Suite 300
St. Catharines, Ontario, Canada L2S 3W2
Tel: (905) 988-2600 Fax: (905) 988-1803
www.seawaymarinetransport.com

A partnership of Algoma Central Corporation
& Upper Lakes Shipping Inc.



Parti de Chine, l'Algo bay franchit le canal de Panama en décembre 2009 pour être livré en Amérique du Nord

M.V. Algo bay transiting the Panama Canal on her delivery voyage from China to North America, December 2009



Boldness changes everything

Whether it's in shipbuilding or other innovative industries, our iron ore and steel are transformed every day into symbols of boldness and human ingenuity. With 300,000 employees in 60 countries, ArcelorMittal is the world leader in steel and mining. To consult the job openings at our Quebec mining sites, visit transformerlavenir.com



Éditeur / Publisher:

Pierre Terrien

pterrien@maritimemag.com

Rédacteur en chef / Editor:

Leo Ryan

lryan@maritimemag.com

Collaborateurs / Contributing editors:

Alison Bates, Bill Beck, Michael Broad, Stephen J. Brooks, Stephen Brown, Richard Corfe, Raymond Johnston, Marie Letellier, Andrew Livingstone, Carroll McCormick, Pierre Métivier, Leo Quigley, Wylie Spicer, Allan Swift, Nicole Trépanier

Traducteurs / Translators:

Joanne McCracken, Yvan Rompré

Révisure / Proofreader:

Marie-Andrée L'Allier

Infographiste / Electronic publishing:

Denis Landry Contraste

RÉDACTION / EDITORIAL OFFICE

4493, Sherbrooke Ouest, bureau 200
Westmount (Québec) Canada H3Z 1E7
Tél.: 514 937 9009 Fax: 514 937 9088

ADMINISTRATION

175, rue Saint-Paul, Québec (Québec) Canada G1K 3W2
Tél.: 418 692 3779 Fax: 418 694 6904

SERVICE AUX ABONNÉS / SUBSCRIBER SERVICE

mdawson@maritimemag.com
Fax: 418 694 6904 Tél.: 418 694 6903

MARKETING / PUBLICITÉ / ADVERTISING

Sophie Belina Brzozowska
marketing@maritimemag.com

Tel.: 514 937-5080 Fax: 514 937-1426

Authors have sole responsibility for their texts. Readers are cordially invited to submit suggestions, criticisms or relevant articles. Articles must be typed and 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 dactylographiés et 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

ANNUAL MAIL SUBSCRIPTIONS, 1 year (4 issues) are \$ 32 in Canada, \$ 42US in the US and \$ 46US in other countries.

Please add 5% GST and 7.5% QST.

L'ABONNEMENT PAR LA POSTE, pour 1 an (4 numéros) est de 32 \$ au Canada, de 42 \$US aux États-Unis et de 46 \$US dans les autres pays. Ajoutez 5 % de TPS et 7,5 % de TVQ aux prix indiqués.

Imprimé au Canada / Printed in Canada

Port payé à Québec. Envoi de Poste-publications

Convention no 40046923

Retour: 175, rue Saint-Paul, Québec (Qc) Canada G1K 3W2
mdawson@maritimemag.com

We acknowledge the financial support of the Government of Canada through the Canada Periodical Fund (CPF) for our publishing activities.

Nous reconnaissons l'aide financière du gouvernement du Canada par l'entremise du Fonds du Canada pour les périodiques (FCP) pour nos activités d'édition.

Canada

CHRONIQUES / COLUMNS

4 FIRST WATCH PREMIÈRE BORDÉE

Leo Ryan

14 ATLANTIC HORIZONS ÉCHOS DE L'ATLANTIQUE

Andrew Livingstone

16 PACIFIC HORIZONS ÉCHOS DU PACIFIQUE

Leo Quigley

18 CHAMBER OF MARINE COMMERCE CHAMBRE DE COMMERCE MARITIME

Stephen J. Brooks

22 CHAMBER OF SHIPPING OF BRITISH COLUMBIA

Stephen Brown

24 SOUNDINGS FROM SODES LA VOIX DE LA SODES

Nicole Trépanier

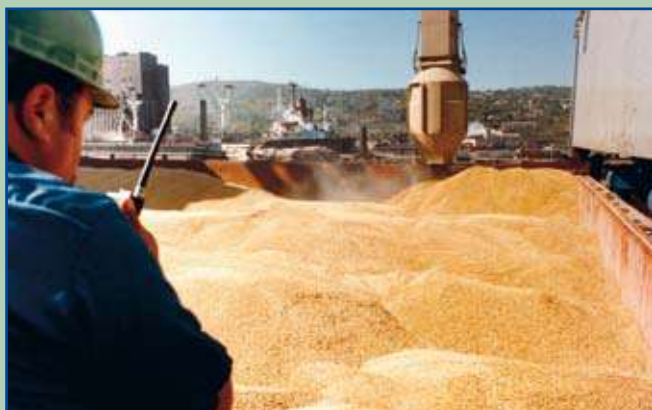
COUVERTURE / COVER

This fall issue of Maritime Magazine contains two major features on the Midwest and the Asia-Pacific Gateway. Both are highly topical in the context of Canada's maritime and multimodal trade trends. An 11th hour addition we managed to include was the welcome, crucial decision by Ottawa to eliminate the 25% ship import duty. The photo shows a vessel at berth at Burns Harbor, near Chicago, illustrating the specialized general cargo services of the Ports of Indiana.

Ce numéro d'automne du *Maritime Magazine* renferme deux articles de fond sur le Midwest et la Porte de l'Asie-Pacifique. Il s'agit de sujets d'une actualité brûlante compte tenu de la situation du commerce maritime et du transport multimodal au Canada. Nous avons ajouté à la toute dernière minute un article sur la décision cruciale et fort bienvenue d'Ottawa d'éliminer le droit de 25 % à l'importation des navires. On voit sur la photo un navire accosté à Burns Harbor, près de Chicago, un bon exemple de la vocation axée sur les marchandises générales des Ports de l'Indiana.

Photo: Ports of Indiana

18 Dossier



Carroll McCormick • Bill Beck • Leo Ryan

MIDWEST

*Growth returning
in Canadian trade
with Midwest*

**Relance des échanges
Canada-Midwest**

46 Dossier

**ASIA-PACIFIC
GATEWAY:
infrastructure
expansion**

**LA PORTE DE
L'ASIE-PACIFIQUE:
l'expansion des
infrastructures**



Leo Ryan • Alison Bates • Leo Quigley

62 Conférence **ACPA • AAPC** Conference

*Port executives assess challenges
and opportunities*

**Les dirigeants des ports examinent
les enjeux et les occasions à saisir**



Leo Ryan

75 JOURNAL

82

Calendar of Events

Calendrier des événements

83

*La page de
l'AGGIMQ*

84

Advertisers

Annonceurs



Leo Ryan

Editor/Rédacteur en chef *Maritime Magazine*

Les efforts du Québec au Nunavik sont méconnus

Depuis quelques années, les médias grand public suivent de près les mesures prises par Ottawa pour affirmer la souveraineté du Canada dans l'Arctique. En revanche, ils n'ont jamais accordé beaucoup d'attention au rôle actif que joue depuis longtemps le gouvernement provincial du Québec pour assurer le développement du Nunavik.

Depuis trois décennies, on a dépensé des centaines de millions de dollars pour une vaste gamme de projets communautaires. Dans les domaines de compétence fédérale, les aéroports et les infrastructures maritimes par exemple, Ottawa assumait une part des coûts.

Le Nunavik, qui chevauche des zones climatiques arctiques et subarctiques, occupe le tiers nord de la province.

Quebec's substantial unsung efforts in Nunavik

In recent years, the mainstream media has devoted increasing attention to federal government initiatives aimed at strengthening Canada's sovereignty in the Arctic region. At the same time, a long-established close involvement of the Quebec provincial government in the overall development of Nunavik has attracted relatively little notice.

Over the past three decades, some hundreds of millions of dollars have been spent on a large spectrum of community projects. Where there is federal jurisdiction, such as in airport and marine infrastructure, the Ottawa authorities have shared in the financing.



Édith van de Walte

Fourteen villages dot the coastlines of the Ungava and Hudson bays.

Quatorze villages disséminés sur les côtes des baies d'Ungava et d'Hudson.



Desgagnés Transarctik inc.

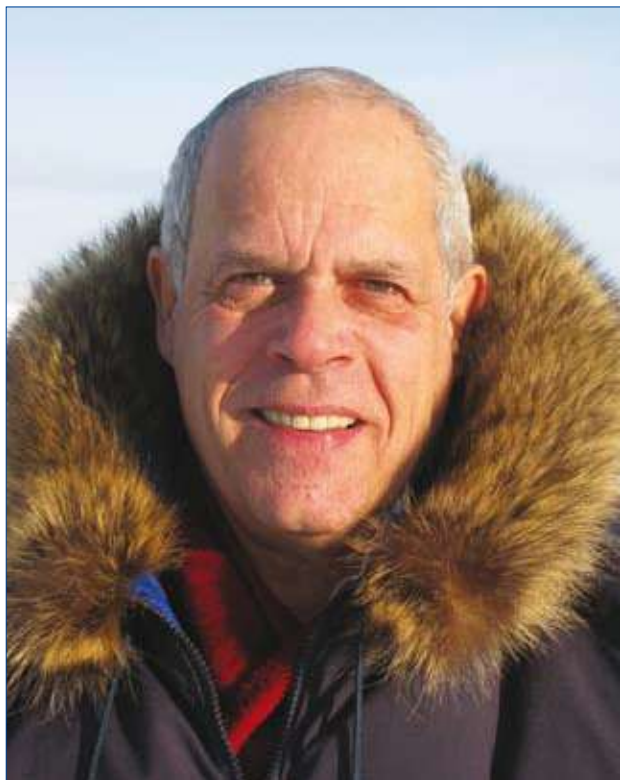
Petro-Nav inc.



U N E P R É S E N C E

S U R T O U T E S L E S M E R S D U M O N D E

www.desgagnes.com



Scott Hayes

Peter Jacobs, Chair of the Kativik Environmental Quality Commission (KEQC).

Peter Jacobs, président de la Commission de la Qualité de l'environnement Kativik (CQEK).

Lying in both the Arctic and subarctic climate zones, Nunavik comprises the northern third of the province. In this vast territory larger than California, some 12,000 Inuit inhabit a necklace of 14 villages that dot the coasts of the Ungava and Hudson bays.

Finally, Nunavik means "place to live" in the local dialect of Inuktitut. Place to live, indeed. This expression acquires a whole new dimension when measured within the context of preserving a centuries-old, traditional hunting and fishing way of life against the combination of dramatic climate changes under global warming and future exploitation of rich mineral deposits.

"Some important problems still need to be addressed, but the improvement efforts of the provincial government in northern Quebec have been quite remarkable," says Peter Jacobs, who chairs the Kativik Environmental Quality Commission (KEQC).

The mandate of the Commission is clearly defined in Chapter 2 of the Loi sur la qualité de l'environnement and in the 1975 James Bay and Northern Quebec Agreement signed by the governments of Canada and Quebec, Hydro-Quebec, the Grand Council of the Crees and the Northern Quebec Inuit Association.

A landscape architect teaching at the Université de Montréal, Mr. Jacobs has headed for 30 years the Commission established in 1979 to review the environmental and social impacts of development projects proposed

A new horizon for sealift

Whether you're moving 2 or 20,000 cubic metres, we can take your cargo to the top of the world, and back.

NEAS is more than just a shipping company. We're your sealift link to the North.

Call 1 877 225 6327 today or visit us at www.neas.ca



NEAS.CA





Scott Heyes

Group photo shows current and former members of the Commission.

Photo de groupe de membres actuels et d'ex-membres de la Commission.

Environmental performance – challenges and solutions



Environmental issues are top priority for DNV. Our vision is “Global impact for a safe and sustainable future.” DNV is already serving the industry extensively within this field, and we are spending considerable resources to develop state-of-the-art competence and services. We are pleased to service the shipping industry with a wide range of environmental services and contribute to sustainable development that benefits all of us. Let us see how we can support you in developing your competitive edge.

Classification • Certification • Statutory Services • Maritime Advisory Services

Det Norske Veritas (Canada) Ltd

DNV Halifax halifax@dnv.com

DNV Montreal montreal@dnv.com

DNV St. John's St.Johns@dnv.com

DNV Vancouver vancouver@dnv.com

DNV Ottawa Ottawa@dnv.com



A view of the coastline where the village of Umiujaq was built.

Vue de la côte où a été bâti le village d'Umiujaq.

Dans ce vaste territoire plus grand que la Californie, environ 12 000 Inuits vivent dans un collier de 14 villages disséminés sur les côtes des baies d'Ungava et d'Hudson.

Le mot Nunavik signifie dans le dialecte local, l'inuktitut, «La terre où vivre». La terre où vivre, on ne saurait mieux dire. L'expression revêt une dimension toute spéciale dans le contexte de la préservation d'un mode de vie séculaire fondé sur la chasse et la pêche que menacent les changements climatiques radicaux dus au réchauffement planétaire et l'exploitation future des riches gisements minéraux.

«Il reste encore de grands problèmes à régler, mais les efforts déployés par le gouvernement provincial dans le Nord québécois ont été remarquables», affirme Peter Jacobs, qui préside la Commission de la qualité de l'environnement Kativik (CQEK).

Le mandat de la Commission est clairement défini au chapitre 2 de la Loi sur la qualité de l'environnement ainsi que dans la Convention de la Baie-James et du Nord québécois qu'ont signée en 1975 les gouvernements du Canada et du Québec, Hydro-Québec, le Grand Conseil des Cris et l'Association des Inuits du Nouveau-Québec.

M. Jacobs, architecte paysagiste qui enseigne à l'Université de Montréal, dirige depuis 30 ans la Commission qui fut créée en 1979 pour étudier les impacts environnementaux et sociaux des projets de développement envisagés au Québec au nord du 55^e parallèle. La Commission est constituée d'un nombre égal de membres nommés par l'Administration régionale Kativik et par le gouvernement du Québec. Pour sa part, la Société Makivik, dont le siège se trouve à Kuujuaq, représente les Inuits dans leurs rapports avec les gouvernements du Québec et du Canada.

Au *Maritime Magazine* qui lui demandait ce qui l'avait le plus frappé pendant ses trois décennies d'étroite association avec le Nunavik et ses peuples autochtones, M. Jacobs a répondu après quelques hésitations: «Ce qui me vient tout de suite à l'esprit, c'est la manière dont les Inuits sont passés d'une société préindustrielle à une société post-industrielle en 30 ans à peine. Leur capacité d'adaptation est très impressionnante.»

Pour avoir une bonne idée de l'ampleur des efforts



Waste disposal sites were established in all Nunavik communities.

Des sites d'enfouissement ont été aménagés dans toutes les localités du Nunavik.

for the area north of the 55th parallel in Quebec. It is made up of an equal number of members appointed by the Kativik Regional Government and the Government of Quebec. Headquartered in Kuujuaq, the Makivik Corporation, for its part, represents the Inuit in their relations with the governments of Quebec and Canada.

Interviewed by *Maritime Magazine*, Mr. Jacobs was asked what has struck him the most during three decades of being closely involved with Nunavik and its aboriginal peoples. His answer, after little hesitation: "What immediately comes to mind is how the Inuits have gone from a pre-industrial to a post-industrial society in essentially 30 years. Their capacity to adapt has been quite impressive."

To appreciate the extent of Quebec government efforts and the challenges ahead, one has only to page through a 54-page Commission publication covering the 1979-2009 period and entitled Nunavik – A Homeland in Transition. It is sub-titled An Environmental and Social Evaluation of Northern Development.

The wide variety of projects that the Commission has been asked to review have included the proposal (eventually withdrawn following public hearings) by Hydro-Quebec to extend hydroelectric generation to the Great Whale, the little Great Whale and Nastapoka watersheds and to more recent proposals to develop mineral wealth and to establish (approved) a network of parks across Nunavik.

In the case of Great Whale, which called for the construction of three generating stations, the Commission showed great concern over the environmental impacts on beluga and fresh-water seal populations, the potential loss of caribou habitat and social impacts of changes to the traditional way of life as a result of easier access to Nunavik from the south.

Projects related to the growth of Inuit villages and the associated marine, air, and land infrastructure required are regularly submitted to the Commission.

Aker Arctic



Hear from more than 40 leading Arctic experts!

3rd Annual Conference

Arctic Shipping North America



Challenges and opportunities for Arctic operations

Monday 15th & Tuesday 16th November 2010

Hilton Montreal Bonaventure, Montreal, Canada

TWO HALF-DAY POST-CONFERENCE SEMINARS

Wednesday 17th November 2010

AM: *Risk management for operations in ice*

PM: *Dynamic positioning in ice*

HALF DAYS SEPARATELY BOOKABLE

Silver Sponsors:



MANAGING RISK

Supported by:



Media Partners:



Conference Highlights:

- Focus on **commercial operations, community access and infrastructure needs**
- Discussion of Arctic projects, **potential shipping demand** and investment
- Evaluation of **risk management plans** and oil spill response in ice-covered waters
- Assessment of the **challenges of offshore operations** in harsh environments
- **Ship design, construction and equipment** for polar vessels

NEW FOR 2010:

- **Two breakfast briefings:** focus on propulsion in ice and simulations of ship transit in pressured ice
- **Four roundtable discussion breakout sessions:** specialised sessions on ice-related topics for more in-depth discussion
- **Industry stakeholder panels** analysing infrastructure needs, crew training, offshore operations and new ships for the Arctic
- **Speedy Business Card Exchange**

Registration Hotline: +44 (0)20 7017 5511

For latest programme and to book online, please visit:

www.arcticshippingforum.com

Official Publication:

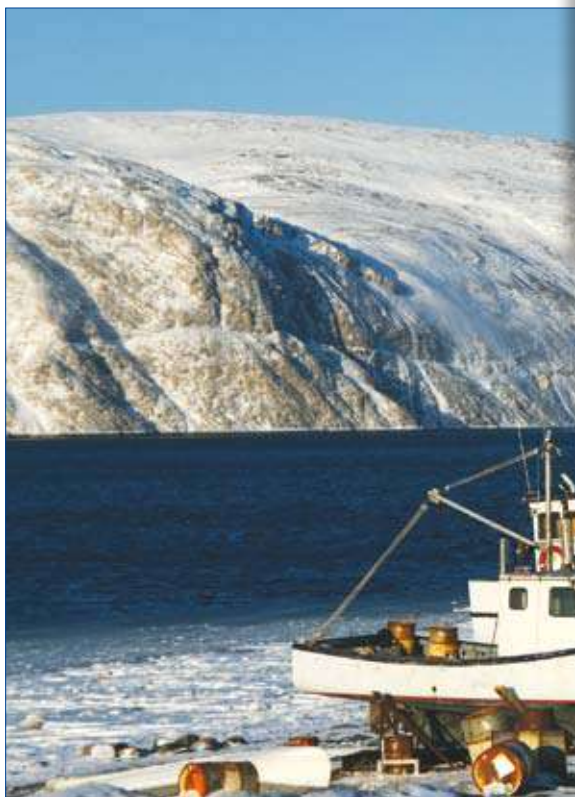
Lloyd's List

Researched & Developed by:

informa
maritime events

Traditional hunting and fishing activities must be preserved in the Far North.

La pratique des activités traditionnelles de chasse et pêche doit être préservée dans le Grand Nord.



Scott Hayes



Scott Hayes

du gouvernement du Québec ainsi que des défis qu'il doit relever, il suffit de feuilleter une publication de 54 pages de la Commission qui couvre la période de 1979 à 2009 et qui s'intitule *Nunavik – Un environnement en évolution*, avec comme sous-titre: *Une évaluation environnementale et sociale du développement nordique*.

Parmi la grande variété de projets que la Commission a été chargée d'examiner, il y a eu la proposition d'Hydro-Québec d'étendre la production d'hydroélectricité aux bassins hydrologiques de la Grande rivière de la Baleine, de la Petite rivière de la Baleine et de la Nastapoka (proposition qui a finalement été retirée au terme des audiences publiques), ainsi que les propositions plus récentes d'exploiter les richesses minérales et d'établir un réseau de parcs au Nunavik (proposition approuvée).

Pour ce qui est du projet Grande Baleine, qui prévoyait la construction de trois centrales électriques, la Commission s'est montrée très préoccupée des incidences environnementales sur les populations de bélugas et de phoques d'eau douce, de la détérioration possible de l'habitat du caribou et des impacts sociaux de l'altération du mode de vie traditionnel dû à l'accès plus facile du Nunavik à partir du Sud.

Des projets reliés à la croissance des villages inuits ainsi qu'aux infrastructures maritimes, aériennes et terrestres

In 1979, the smallest villages numbered less than 200 people and the largest, Kuujuaq, had barely a thousand. Municipal services and infrastructure were rudimentary.

Thirty years later, the population in the 14 villages has doubled in many cases– and all can boast of schools, a recreational facility, a maritime docking facility, a nursing station, paved roads, waste disposal sites, water supply systems, water and waste treatment plants, and diesel-fired power generating plants.

Each Nunavik village possesses a fuel tank farm which is replenished annually during the summer sea-lift by such shipping enterprises as Desgagnés Transarctik and Nunavut Eastern Arctic Shipping (NEAS). These tank farms need to hold enough fuel for each community for the whole year.

Melting permafrost a big challenge

Vitally important has been the construction in each village of a gravel airstrip and tiny airport building between 1984 and 1991, with Ottawa funding 60% of the costs. But since the 1990s, the surfaces of airstrips have been shifting due to climate change.

Raglan mine owned by Xstrata Nickel is presently the sole operating mine in Nunavik. Fednav's MV Arctic transports some 150,000 tonnes a year of nickel concentrates from the Raglan mine located about 100 km south of Deception Bay.

La mine Raglan d'Xstrata Nickel est actuellement la seule mine exploitée au Nunavik. Le MV Arctic de Fednav transporte environ 150 000 tonnes par année de concentrés de nickel de la mine Raglan à 100 km au sud de Deception Bay.

requis sont régulièrement soumis à la Commission.

En 1979, les plus petits villages comptaient moins de 200 habitants et le plus gros, Kuujuaq, à peine 1 000. Les services municipaux et les infrastructures y étaient rudimentaires.

Trente ans plus tard, la population des 14 villages a doublé dans bien des cas – et tous peuvent s'enorgueillir d'écoles, d'un établissement récréatif, d'un poste d'accostage pour les navires, d'un poste de soins infirmiers, de routes pavées, de sites d'enfouissement, de réseaux d'aqueduc, d'installations de traitement des eaux usées et de centrales électriques au diesel.

Chaque village du Nunavik a son parc de stockage du combustible qui est rempli annuellement par des transporteurs maritimes comme Desgagnés Transarctik et Nunavut Eastern Arctic Shipping (NEAS), lors des opérations estivales de desserte. Ces parcs de stockage doivent avoir la capacité voulue pour suffire toute l'année aux besoins de leurs villages.

La fonte du pergélisol: une grave menace

La construction dans chaque village, de 1984 à 1991, d'une bande d'atterrissage en gravier et d'un minuscule bâtiment d'aéroport, dont Ottawa a assumé 60 % des coûts, s'est avérée d'une importance vitale. Mais depuis les années 1990, l'intégrité des surfaces des bandes d'atterrissage est menacée par les changements climatiques. Le pergélisol sur lequel celles-ci reposent fond petit à petit, causant des affaissements.

Le dégel du pergélisol pourrait causer beaucoup de dommages non seulement aux bandes d'atterrissage, mais aussi aux routes municipales et régionales. D'importants travaux d'entretien très coûteux doivent donc être envisagés.

La Commission ne manque pas de signaler qu'à cause des changements climatiques, «le transport maritime dans les eaux du Nord sera facilité par le raccourcissement des périodes d'inaccessibilité du aux glaces».

L'exploitation de la mine Raglan, qui appartient à Xstrata Nickel, domine actuellement le développement régional des ressources minières du Nunavik. La



Édith van de Walle

The permafrost under the airstrips is steadily melting, causing sections to sink.

Permafrost thawing is threatening to cause much damage not only to airstrips but to municipal and regional roads. Thus, major maintenance repairs at considerable expense are part of the future challenges.

The Commission does not fail to note that as a result of climate change, "shipping in northern waters will be facilitated by shorter ice-bound periods."

The Raglan mine operation, owned by Xstrata Nickel, currently dominates the regional development of mining resources in Nunavik. Fednav's MV Arctic transports some 150,000 tonnes a year of nickel concentrates from the Raglan mine located about



Scott Hayes

Quaqtaq airport. All 14 Nunavik villages have been equipped with small airports and airstrips.

L'aéroport de Quaqtaq. Les 14 villages du Nunavik ont été dotés de petits aéroports et de bandes d'atterrissage.

ceinture de Cape Smith contient également «une énorme variété de minéraux et de métaux». Compte tenu de l'augmentation marquée prévue de la demande mondiale de ces ressources, le document de la COEK indique: «Il reste à la Commission à s'assurer que ces projets sont aussi viables des points de vue social et environnemental.»

Problèmes sociaux à l'horizon

Par ailleurs, la forte croissance de la population prévue va entraîner l'augmentation en flèche de la demande de services communautaires et de logements. Or ceux-ci sont déjà insuffisants.

Au moins la moitié de la population a moins de 18 ans et M. Jacobs souligne que «la plupart veulent des emplois acceptables en dehors des domaines traditionnels de la chasse et de la pêche».

À cet égard, même si les niveaux de scolarisation sont toujours un problème, des progrès ont été accomplis et selon M. Jacobs, bien des Inuits sont versés en informatique.

D'éventuels emplois de bureau vont exiger une formation spéciale. Toutefois, il ne s'agira que d'un nombre d'emplois limité.

L'industrie minière peut-elle fournir beaucoup d'emplois? Comme le travail sous terre est étranger à la culture inuite, M. Jacobs croit que ces emplois seront surtout occupés par des travailleurs caucasiens. Voilà donc un important problème social qui ne disparaîtra pas, car de nombreux Inuits n'auront guère d'autres avenues que la chasse et la pêche. **M**

100 km south of Deception Bay. The Cape Smith Belt also contains what is described as “an enormous range of minerals and metals.” With global demand for these resources expected to rise markedly, the KEQC document notes: “It remains for the Commission to ensure that they are socially and environmentally viable as well.”

Social issues on horizon

Meanwhile, considerable population growth on the horizon will spark sharply-increased demand on community services and for already insufficient housing.

At least half of the population is under 18 years of age, and Mr. Jacobs stresses that “most are looking for viable jobs beyond traditional hunting and fishing.”

In this connection, while education levels remain a problem, there has been progress and Mr. Jacobs indicates that many Inuits are computer-literate.

There are potential bureaucratic jobs that will require special training. However, this would translate into a limited number of jobs.

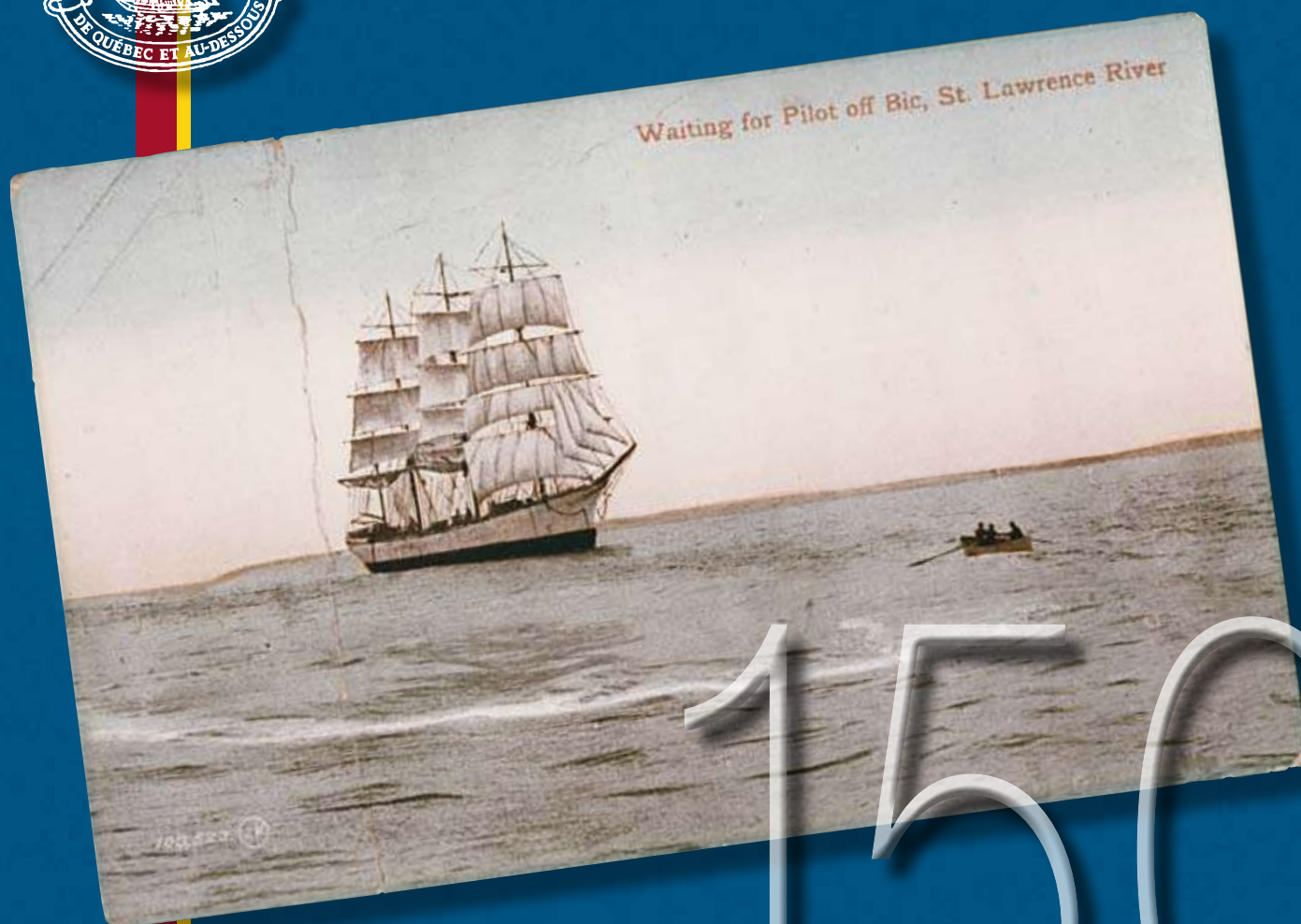
Can the mining industry be the source of much future employment? With underground occupations not part of Inuit culture, Mr. Jacobs suggests the mining jobs will be mainly filled by Caucasian workers. Hence, a major social challenge that will not go away as many Inuits have little to do beyond fishing and hunting. **M**



Scott Heyes

Marine infrastructure has facilitated the seafloor of general supplies.

Les infrastructures maritimes ont facilité la livraison de fournitures générales.



150

Le Saint-Laurent...
un fleuve qui commande le respect.

*The St. Lawrence...
A continental waterway that commands respect.*

CORPORATION DES PILOTES DU BAS-SAINT-LAURENT

150 ans au service du Saint-Laurent
150 years of service for the St. Lawrence



418-692-0444

www.pilotesbsl.com



Andrew Livingstone

Dur «rappel à la réalité» pour les partisans des deux nouveaux terminaux à conteneurs

Steven Rothberg a-t-il fait ce commentaire en pensant à sa cliente, l'Administration portuaire de Halifax? Ou croit-il réellement que le moment est très mal choisi pour construire de nouveaux terminaux à conteneurs en Nouvelle-Écosse? Permettez-moi de planter le décor.

M. Rothberg, associé chez Mercator International LLC, cabinet-conseil étasunien spécialisé dans la logistique et les infrastructures, était le premier conférencier important à la 99^e assemblée et conférence annuelle de l'American Association of Port Authorities (AAPA) qui s'est tenue à Halifax en septembre. Son cabinet a préparé pour le Port de Halifax un examen de la stratégie pour les cargaisons conteneurisées qui a été rendu public en janvier 2010.

À la conférence, il a prononcé un discours portant sur les perspectives économiques internationales et l'évolution du commerce mondial. Il a évoqué l'entrée en service plus tôt que tard des grands porte-conteneurs de 10 000 à 13 000 EVP et il a parlé des avantages qui découleront de l'expansion du canal de Panama.

Comme on pouvait s'y attendre, son discours était émaillé de faits et de chiffres. Il a cité les lignes de navigation les plus susceptibles d'armer de tels grands navires ainsi que les ports les plus susceptibles de profiter de leur entrée en service.

Il a également été question de l'allure de la reprise du commerce mondial et il en est ressorti qu'il est peu probable qu'un tsunami de cargaisons soit imminent.

Tous ces sujets étaient passionnants.

Mais encore plus intéressants ont été les commentaires que M. Rothberg a faits après son discours, pendant une interview-commentaires portant sur le projet de construction de terminaux à conteneurs à Sydney au Cap-Breton ainsi qu'à Melford dans le détroit de Canso. Dans les deux cas, les plans sont prêts et on veut commencer l'exploitation en 2012 ou début 2013. Les deux terminaux espèrent manutentionner un demi-million de conteneurs EVP dès la première année.

Il s'agit là de plans ambitieux, certes, mais la construction n'a encore débuté nulle part et il donc très improbable dans les deux cas que l'inauguration puisse avoir lieu à la date espérée.

La question posée à M. Rothberg était cependant la suivante: «La Nouvelle-Écosse a-t-elle besoin d'autres terminaux?» Les deux projets sont «fondamentalement prématurés, a-t-il répondu, de 10 ou 15 ans peut-être, voire davantage».

Blunt 'reality check' for backers of two more Nova Scotia box terminals

Were his comments spoken with his client, the Halifax Port Authority, in mind? Or does Steven Rothberg really believe the timing is all wrong to build new container terminals in Nova Scotia? Let me set the stage.

Mr. Rothberg, a partner in Mercator International LLC, a U.S. logistics and infrastructure advisory firm, was the first major speaker at the 99th annual conference and convention of the American Association of Port Authorities (AAPA) held in Halifax in September. His firm had prepared a container cargo strategy review for the Port of Halifax which was released in January, 2010.

At the conference, he delivered a speech on international economic outlook and global trade patterns. He discussed the coming of the big 10,000 to 13,000 TEU ships, likely sooner than later, and talked about the benefits of an expanded Panama Canal.

His discussion was filled with facts and figures as one might expect and what ports would likely most benefit from these large vessels and what lines are most likely to deploy them.

There was also some discussion on the rate of recovery of global trade which didn't lead one to believe there would be a tsunami of cargo any time too soon.

It was all very interesting stuff.

But what was even more interesting were his comments during an interview after his speech - comments about the proposed container terminals for Sydney, Cape Breton and at Melford on the Strait of Canso. Both have prepared plans and both want to be operational in 2012 or early 2013. In the first year of operation, the two terminals each want to be handling a half million TEUs.

Ambitious plans, indeed, but construction hasn't started on either terminal so it is highly unlikely either will be ready in the suggested time frame.

However, the question put to Mr. Rothberg was: "Does Nova Scotia need more container terminal capacity?"

Those projects are "fundamentally premature," he said, "maybe by 10 to 15 years or maybe more."

His reasoning. The Port of Halifax has a capacity for about 1.4 million TEUs and it is now handling in the vicinity of about 400,000. "Why would you spend

Voici son raisonnement: le port de Halifax a une capacité d'environ 1,4 million de conteneurs EVP et il en manutentionne actuellement à peu près 400 000. «Pourquoi dépenser 400 millions de dollars pour un nouveau terminal dans le détroit de Canso et un autre à Sydney, ce qui obligerait aussi à améliorer les embranchements ferroviaires vers ces deux régions, alors qu'une centaine de millions de dollars suffiraient pour augmenter énormément la capacité de la porte déjà existante (Halifax)?»

Consciemment ou non, M. Rothberg a pratiqué d'autres brèches dans le plan d'affaires de Sydney pour son futur terminal.

Sydney veut être un pôle pour les navires de 10 000 et 13 000 EVP, un port où on pourrait transborder les conteneurs sur des navires collecteurs de moindre tonnage qui feraient la livraison dans les ports de la côte Est incapables d'accueillir ces géants des mers.

«Toutefois, a déclaré M. Rothberg, la manutention supplémentaire et le transbordement des conteneurs élimineraient pratiquement les économies de coûts associées à l'utilisation des grands navires.» Selon lui, «les lignes de navigation peuvent tout aussi bien se servir de navires plus petits capables de faire escale dans les ports de destination des cargaisons. Sans parler, a-t-il ajouté, des problèmes éventuels avec le Jones Act».

Tout cela tombe sous le sens. Même si le cabinet de M. Rothberg a travaillé pour Halifax, il est bon de voir quelqu'un qui connaît bien l'industrie se lever pour demander pourquoi on devrait construire deux autres terminaux qui dépouilleraient probablement d'une partie de ses cargaisons un port de Halifax déjà sous-exploité. **M**

Two Nova Scotia container terminal projects are "fundamentally premature, maybe by 10 or 15 years, or maybe for more"

Steven Rothberg

Les deux projets de nouveaux terminaux à conteneurs en Nouvelle-Écosse sont «fondamentalement prématurés, de 10 ou 15 ans peut-être, voire davantage.»

Steven Rothberg

\$400 million dollars to develop a new container terminal in the Strait of Canso and up in Sydney and on top of that have to make improvements to the branch railroad that goes to those two areas, when you can simply spend somewhere in the neighborhood of a \$100 million and significantly expand the capacity of the established gateway (Halifax)?»

Mr. Rothberg, knowingly or not, further punched holes in Sydney's business plan for its proposed terminal.

Sydney wants to be a hub for the 10,000 and 13,000 TEU ships. A port where containers can be loaded onto smaller, feeder vessels and then sent off to ports down the East Coast that can't handle these monster ships.

But Mr. Rothberg said the additional handling of containers, moving them from one vessel to another, would merely negate any cost savings that might incur by using the big ships. He said container lines may just as well use smaller vessels that could call at ports where cargo was destined. Plus he said there would be issues with the Jones Act.

It all makes common sense. Despite the fact Mr. Rothberg's firm did some work for Halifax, it's good to hear someone with an insight into the industry,

stand up and say why would you build two more terminals which would likely rob cargo from Halifax which is struggling to keep its own terminals busy. **M**



NAVTECH
NAVAL ARCHITECTURE NAVALE

105, Côte de la Montagne, bur. 701
Québec, Qc
G1K 4E4

tél. 418 694.0534 1 877 694.0543
fax. 418 694.2259
web. navtech.ca info@navtech.ca

**SODERHOLM
MARITIME
SERVICES INC.**

-  • 24 Hour Emergency Response
-  • Inspections - In Water Surveys
-  • Surveys in Lieu of Drydocking
-  • LR - DNV - ABS - GL
-  • Divers Certified by CWB
-  • "Class B" All Position U/W Welding
-  • U/W Video

HAMILTON, ONTARIO
Toll Free: (800) 319-3556
Phone: (905) 529-1344
Fax: (905) 529-1370
www.SoderholmMaritime.com



Leo Quigley

Rendons à César ce qui appartient à César...

Chaque jour, les politiciens canadiens sont flagellés sur la place publique et ils en portent les cicatrices. Andrew Coyne écrivait récemment dans sa chronique: «Existe-t-il sur terre politicien plus superficiel, plus obtus et moins digne de l'attention des gens sérieux que le politicien canadien? La réponse est non. Le politicien canadien est d'une stupidité inégalée.»

Il s'agit là d'un exemple insignifiant, mais qui illustre bien la façon dont nos représentants élus sont quotidiennement malmenés par la population.

Il y a pourtant une décision par laquelle nos leaders gouvernementaux «d'une stupidité inégalée» ont prouvé qu'ils pouvaient être des visionnaires, c'est l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique.

Alors que la Chine émerge lentement et sûrement comme la nouvelle puissance mondiale et que les États-Unis s'embourbent dans l'endettement et le protectionnisme, le Canada s'impose de plus en plus aux yeux du monde comme une source importante et bien gérée de matières premières, d'énergie et de produits manufacturés.

Il est, bien sûr, loin d'être seul en lice, la Russie, l'Afrique et l'Australie, entre autres, ont aussi les ressources et sont bien plus proches du marché chinois. Mais ces pays ont tous de graves problèmes de transport. Même les États-Unis sont handicapés par la congestion croissante de leurs routes et de leurs chemins de fer et manquent sur leur côte Ouest d'installations comme des terminaux charbonniers qui leur permettraient de répondre aux besoins énergétiques de la Chine. De surcroît, nos voisins du Sud risquent de tomber en panne de carburant, littéralement, un de ces jours.

Le Canada a eu en 2007 une idée qui vaut des millions, le lancement de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique pour se doter d'un système de transport capable de prendre en charge le commerce de demain avec la Chine.

Les gens du monde du transport qui parlent régulièrement aux investisseurs chinois vous diront que les Chinois ne recherchent plus seulement aujourd'hui une source sûre de charbon, de pétrole ou de potasse, ils veulent aussi un réseau de transport fiable, capable de livrer le produit à leur porte. Faute de quoi, ils ne sont pas intéressés.

S'il y a encore quelqu'un pour douter de l'importance croissante de la Chine comme partenaire commercial, qu'il se dise qu'il y a huit ans, en 2002, la Chine est devenue la deuxième source d'importations du Canada après les États-Unis et qu'elle est depuis 2007 le troisième plus important

Let's give Ottawa credit where it's due...

Canadian politicians are used to being flogged in public and have the scars to prove it. As Andrew Coyne said recently in his column: "Is there any politics on Earth that is shallower, more boorish, less worthy of the attention of serious people than Canadian politics? Answer: There is none. Canadian politics is uniquely stupid."

A small and inconsequential example of flogging perhaps, but typical of the public stoning our elected officials are subjected to on a daily basis.

But, there's one decision where our "uniquely stupid" government leaders have shown themselves to be nothing less than visionary - and that's the Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative.

As China slowly and surely rises as the new world power and the U.S. slips into a morass of indebtedness and protectionism, Canada is emerging as a well managed, major source of raw materials, energy and manufactured goods for the world.

There are, of course, many others including Russia, Africa and Australia, that have the resources and are much closer to the Chinese market. However, they all have serious transportation problems. Even the United States is finding its highways and railways becoming seriously clogged and lacks facilities such as coal terminals on its West Coast to provide China with its energy needs. As well, it's possible that our southern neighbours could, quite literally, run out of gas a little further down the road.

Canada, on the other hand, had the foresight in 2007 to launch a multi-million idea, The Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative to provide this country with a transportation system capable of handling tomorrow's trade with China.

People involved in the shipping industry, who talk to Chinese investors regularly, will tell you that today the Chinese are not only looking to buy into a secure source of coal, oil or potash, but are also looking for a reliable transportation system to deliver the product to their doorstep. Without it they're not interested.

If anyone doubts the growing importance of China as a trading partner they should take note of the fact that eight years ago, in 2002, that country became Canada's second largest source of imports next to the U.S. And, in 2007 it became Canada's third-largest export market.

débouché pour les exportations canadiennes.

Cela a-t-il de l'importance pour les Canadiens? Déjà, nous avons vu surgir des aménagements majeurs au port de Prince Rupert et c'est bien loin d'être fini. Et on projette de construire un terminal d'exportation de pétrole et au moins deux terminaux méthaniers dans le port de Kitimat. Alors oui, cela a de l'importance pour les Canadiens. Cela en a même beaucoup.

Toutefois, le fait qu'Ottawa ait montré autant de clairvoyance n'est pas le plus remarquable. Le plus remarquable, c'est que nos dirigeants et bureaucrates fédéraux aient réussi à convaincre les autres ordres de gouvernement, l'industrie et les groupes d'intérêts de collaborer à la réalisation de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique.

En fait, il est difficile de se rappeler un autre mégaprojet national qui aurait réussi à mobiliser aussi rapidement les fonctions publiques, les chefs d'entreprises et les syndicats d'un océan à l'autre.

Personne ne sait de quoi demain sera fait et nulle personne raisonnable ne voudrait voir se poursuivre le déclin de nos voisins américains comme puissance mondiale et comme notre principal partenaire commercial. Mais quoi que l'avenir nous réserve, le Canada est désormais bien placé pour affronter la nouvelle conjoncture mondiale aussi bien, sinon mieux, que la plupart des autres pays. **M**

Does all of this matter to working Canadians? Already we've seen major developments at the Port of Prince Rupert with more on the way and we've seen plans for an oil export terminus and at least two LNG facilities at the Port of Kitimat. So, yes, it matters to Canadians. It matters a lot.

However, the fact that Ottawa could see the writing on the wall is not the most remarkable part of this story. The fact that our federal officials and bureaucrats were able to convince other levels of government, industry and special interest groups to work with them in moving the Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative forward is the most remarkable.

In fact, it's difficult to remember another national mega-project that has gained such ready support from government officials, business leaders and unions coast-to-coast.

None of us know what the future holds and no thinking person would hope for our American neighbors to slip any further as a world power and our foremost trading partner. But whatever happens, Canada is now well on the way to being prepared to deal with the new global reality at least as well, or better, than most other countries. **M**



Hire the Marine Hydraulic Experts!

- Complete service to existing mooring winches & drag winches
- Specializing in Collomatic winches – Rebuilt exchange program on winches and components. Specialists in Dowty Pump / Motor rebuilding!
- Supply & rebuild all hydraulic components for self-unloaders, including slew, luffing, tensioning and tunnel systems.
- Specialists in rebuilding hydraulic cylinders, pumps/motors and valves - Meeting Lloyd's, ABS and Transport Canada
- Fully insured and equipped to provide on-board service

Dilts Piston Hydraulics Inc.

10 CUSHMAN RD, ST CATHARINES, ONTARIO
TEL: 905-641-4488, TOLL FREE: 888-289-7262, FAX: 905-688-1186
24/7 EMERGENCY SERVICE AVAILABLE – www.diltpiston.com

Serving the Hydraulic needs of the Marine industry since 1988



MISSION

Maintain a state of marine oil spill response preparedness that is consistent with the legislation and capable of providing a real response at an affordable cost to our members

Provide value added preparedness services to all of our members

Assume a leadership role in the preparedness to oil spill response

Assurer un état de préparation pour les interventions en cas de déversement conforme à la loi et capable de fournir à nos membres une intervention efficace à un prix abordable

En préparation à l'intervention, fournir à tous nos membres des services à valeur ajoutée

Démontrer un leadership dans l'état de préparation à l'intervention pour des déversements de produits pétroliers



ECRC ~ SIMEC

1201-275 rue Slater Street
Ottawa (Ontario) K1P 5H9 Canada
TEL: (613) 230-7369 FAX: (613) 230-7344
www.ecrc.ca www.simec.ca

**Stephen J. Brooks**

**Vice-President, Government Affairs
Chamber of Marine Commerce**

**Vice-président de la division
Affaires gouvernementales
Chambre de commerce maritime**

The Chamber of Marine Commerce (CMC), founded in 1959, is an Ottawa-based organization that provides its members with a cohesive voice to address marine transportation issues and government policy. The CMC represents more than 150 organizations that rely on efficient and competitive marine transportation – membership is comprised of major Canadian and American shippers, ports and marine service providers, as well as domestic and international shipowners.

La Chambre de commerce maritime (CCM), fondée en 1959 et basée à Ottawa, permet à ses membres de parler d'une seule voix des questions de transport maritime et de la politique gouvernementale. Elle représente plus de 150 organismes qui dépendent d'un transport maritime efficace et concurrentiel et compte parmi ses membres les principaux expéditeurs canadiens et étasuniens, des ports, des fournisseurs de services maritimes, ainsi que des armateurs canadiens et étrangers.

Le nouveau ministre des Transports fait des vagues positives

Dans une interview avec Leo Ryan, du *Maritime Magazine*, faisant référence à la proposition du ministère des Finances de supprimer le droit d'importation fédéral sur les navires construits à l'étranger, le nouveau ministre des Transports du Canada, l'honorable Chuck Strahl, a déclaré que l'élimination proposée «avait son plein soutien et celui de Transports Canada». C'est là une excellente nouvelle de la part du nouveau ministre, qui détient ce portefeuille depuis à peine un mois.

Bien entendu, mis en place il y a des dizaines d'années, le droit fédéral sur les navires étrangers importés est désastreux pour le commerce maritime canadien. Il avait pour but d'encourager la construction de navires au Canada en rendant les navires étrangers plus coûteux, mais le résultat fut qu'aucun nouveau navire commercial n'a été construit au Canada depuis 1985, et que la flotte existante a aujourd'hui 35 ans en moyenne.

Suite aux représentations de l'industrie et grâce à l'appui de leaders du gouvernement comme Chuck Strahl et le ministre des Finances Jim Flaherty, nous nous réjouissons d'apprendre que le droit à l'importation des navires est chose du passé au moment d'aller sous presse (Voir article du *Maritime Magazine* dans le Journal). L'élimination du droit respecte ce que le gouvernement a proposé en octobre 2009. Les armateurs canadiens pourront enfin avoir des navires commerciaux étrangers à prix concurrentiel sur nos eaux, pratiquement sans droits. Ce sera une renaissance et une confiance renouvelée pour tous les intervenants de l'industrie maritime canadienne, ce qui comprend les chantiers navals, auxquels on aura recours pour entretenir et réparer les nouveaux navires.

En plus de l'élimination du droit, d'autres signes encourageants se profilent à l'horizon des relations entre l'industrie et le gouvernement. Pour la première fois depuis son lancement il y a trois ans, le programme d'amélioration environnementale continue de l'industrie, à participation volontaire, L'Alliance verte, a été cité publiquement et de façon positive par un ministre, une fois de plus le nouveau ministre des Transports Chuck Strahl. En fait, dans le même discours, le ministre Strahl a fait

New Transport Minister sending positive vibes

In an interview with *Maritime Magazine's* Leo Ryan, referring to the Department of Finance's proposal for removal of the federal import duty on foreign-built vessels, Canada's new Minister of Transport, Hon. Chuck Strahl, declared that the proposed waiver of the duty "has my full support and the support of Transport Canada." What a terrific endorsement coming from the new minister, barely a month into his new portfolio.

Of course, put in place decades ago, the federal customs tariff on imported foreign built vessels has been dreadful for Canadian marine commerce. While its purpose was to induce Canadian shipbuilding activity by making foreign built ships more expensive, the result has been zero new lakes-trading ships built in Canada since 1985 and a domestic fleet that now averages thirty-five years of age.

Through much industry advocacy and support from government leaders like Chuck Strahl and Finance Minister Jim Flaherty, we are delighted to see that the vessel import duty became a thing of the past as this column went into print. (See *Maritime Magazine* report in Journal section.)

The government's solution for duty removal is in line with what they proposed in October 2009. Canadian ship owners should finally be able to bring competitively-priced, foreign built commercial vessels into the domestic coasting trade, virtually duty free.

It will herald a rebirth and foster renewed confidence for all stakeholders in the Canadian marine industry, including Canadian shipyards that will largely be relied upon to maintain and repair these new vessels.

Beyond duty removal, there are other encouraging signs on the industry-government relations horizon. For the first time since its launch three years ago, the industry's voluntary program for continuous environmental improvement, Green Marine, was publicly and positively referred to by a government minister, and again, it was Chuck Strahl. As a matter of fact, in the



CHAMBER OF
MARINE COMMERCE
CHAMBRE DE
COMMERCE MARITIME



*When it comes to safe, efficient and
environmentally smart transportation...*

MARINE DELIVERS

www.marinedelivers.com



Vessel transits one of the locks of the Welland Canal on the St. Lawrence Seaway

Navire traversant une écluse du canal Welland de la Voie maritime du Saint-Laurent.

l'éloge des ports canadiens, et a parlé de la nécessité de faire des investissements continus dans l'infrastructure et de l'importance que la Porte continentale soit alignée sur l'impressionnante Initiative de la Porte d'entrée et du Corridor de l'Asie-Pacifique.

Il fut aussi encourageant d'entendre le ministre affirmer son soutien à l'industrie sur un certain nombre d'autres dossiers lors d'une rencontre personnelle avec divers dirigeants de l'industrie au début de septembre. Plus particulièrement, sur la question de la réglementation sur les eaux de ballast potentiellement négative de New York, le ministre a affirmé son soutien et l'aide de son personnel et de son ministère pour lutter contre les restrictions déraisonnables de l'État de New York, qui devraient entrer en vigueur en janvier 2012.

Il va sans dire qu'en quelques mois seulement, l'industrie a vu et entendu assez de choses positives de la part du nouveau ministre des Transports pour remonter son moral et son optimisme sur de nombreux aspects des relations avec le gouvernement. Mais ce n'est pas surprenant. Je connais Chuck Strahl depuis sa première élection à la Chambre des communes en 1993 et j'ai étroitement collaboré avec lui et son personnel au cours des 12 années qui ont suivi, et je savais que l'industrie maritime avait un nouveau ministre des Transports qui est non seulement déterminé et travailleur, mais aussi très sincère et crédible, riche d'une longue expérience, sachant exploiter une entreprise, gérer du personnel et s'occuper du fardeau fiscal et de la bureaucratie gouvernementaux.

En d'autres termes, Strahl comprend l'industrie. Et pour le monde du commerce maritime, qui dépend tellement des politiques et de la réglementation du ministère fédéral des Transports, avoir un ministre qui comprend bien l'industrie ne peut être que de bon augure pour les relations avec le gouvernement. **M**

same speech, Minister Strahl also spoke glowingly about Canadian ports, the need for sustained infrastructure investments and the importance of working towards building the Continental Gateway along the same lines as the impressive Pacific Gateway and Trade Corridor initiative.

It was also encouraging to hear the Minister proclaim support for the industry on a number of other files, shared in a personal meeting organized with a number of industry CEOs in early September. In particular, on the issue of New York's potentially crippling ballast water regulations, the Minister completely empathized and pledged the support and assistance of his staff and department to fight the unreasonable restrictions from the State of New York that are scheduled to come into effect in January 2012.

Suffice to say, in only a few months, industry has seen and heard enough positive signals coming from the new Transport Minister to buoy our spirits and optimism on many government relations files. But I must say, I'm not surprised. Having known Chuck Strahl since he was first elected to the House of Commons in 1993, and having worked with him and his staff closely for the next twelve years, I knew that the marine industry was getting a new Transport Minister who was not only very dedicated and hard-working, but also a very sincere and credible individual with ample real-life experience running a business, managing a payroll and dealing with government taxes and bureaucracy.

In other words, Mr. Strahl understands industry. And for the world of marine commerce that is so dependent on government policy and regulatory action from the federal Transport Department, having someone at the top who is in tune with industry can only bode well for industry-government relations. **M**



can become



Qualify as New Business on the Seaway and you save 20% on tolls

If your cargo qualifies as New Business, you can add to your savings by shipping via the Great Lakes St. Lawrence Seaway System.

New Business can include cargo that has a new origin, a new destination, or that was previously moving via a different mode of transportation. Or cargo that has not been previously shipped via the Seaway in the last 5 years in a volume larger than 10,000 tonnes.

Visit our website for details and an application to qualify.

www.hwylh2o.com



Stephen Brown

President, Chamber of Shipping of British Columbia

Président, Chamber of Shipping of British Columbia

La licence sociale: essentielle à la métamorphose de la Porte de l'Asie-Pacifique

Churchill a écrit: «Le pessimiste voit la difficulté dans chaque opportunité, l'optimiste voit l'opportunité dans chaque difficulté.» En faisant le point sur le développement actuel de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique (IPCAP), il nous apparaît assez clairement que c'est l'optimiste qui tient désormais le haut du pavé et que le Canada tire vraiment profit de «l'opportunité dans chaque difficulté».

On peut peut-être évoquer, à titre de comparaison, la série apparemment interminable de grands projets d'infrastructure qui se succèdent en Chine depuis deux décennies. Les dirigeants chinois savent depuis longtemps que le développement économique est tributaire d'une infrastructure solide capable d'assurer efficacement la circulation interne des marchandises, des personnes et des services à l'intérieur de cet immense pays, ainsi qu'en provenance et à destination de l'étranger.

De même, nous constatons aujourd'hui que les économies mondiales les plus performantes sont celles qui s'appuient sur une infrastructure adéquate et en constante amélioration. Reste toutefois à savoir qui doit payer pour tout cela.

Pour ce qui est de l'IPCAP, Port Metro Vancouver a, ces dernières années, reconnu qu'il lui fallait sortir de sa propre juridiction et travailler avec les gouvernements fédéral, provincial et municipaux, Translink, le CN, le CFCP, les exploitants de terminaux et les expéditeurs afin de s'assurer que les infrastructures de la Porte sont adéquates pour assurer l'acheminement des marchandises qui arrivent au port et en repartent, non seulement à l'heure actuelle, mais pour les années à venir. Inévitablement, cela amène à se demander qui va assumer le fardeau financier et selon quelles proportions, mais tous s'entendent sur le fait que le rôle du Port au centre de la discussion est déterminant.

À Prince Rupert aussi, l'étroite collaboration du Port avec les gouvernements et le CN a été jusqu'ici un facteur de succès capital et ce sera tout aussi vrai avec l'achèvement de la Phase 2 du terminal à conteneurs Fairview. La visite conjointe des ministres Day et Baird au Port en juillet dernier revêtait une signification toute spéciale parce qu'elle faisait ressortir l'intérêt du gouvernement pour le port.

Tout aussi important pour le suivi est la mesure du rendement du capital investi et nous nous réjouissons de l'importance attachée à cet aspect. La mesure du rendement global est le fruit de l'intégration opportune des différents

Social license vital for metamorphosis of Asia-Pacific Gateway

To quote Churchill, "a pessimist sees difficulty in every opportunity, an optimist sees the opportunity in every difficulty". When we take stock of where we are today in developing the Asian Pacific Gateway and Corridor initiative (APGCI), it is reasonably clear by now that the optimist in us has taken centre stage and Canada is indeed "seizing the opportunity in every difficulty".

Comparisons can perhaps be made to the seemingly endless stream of major infrastructure projects that have been underway in China for the past two decades. Long ago, China's leadership recognized that an essential ingredient to developing the economy is an infrastructure to enable the efficient movement of goods, people and services across, into and out of that vast country.

Likewise we see today that the most successful of world economies are those with an adequately supportive and constantly improving infrastructure. However, the question remains as to how to pay for all this.

In the case of the APGCI, Port Metro Vancouver has in the last several years recognized the need to go beyond its own formal jurisdiction and work with the Federal, Provincial, and Municipal Governments, Translink, CN, CP, terminal and cargo interests in ensuring that supporting infrastructure in the Gateway for the movement of good into and out of the port is up to the task, not just for today but for years to come. Inevitably this generates discussion as to who will shoulder the burden and in what proportion but there is consensus that the role of the Port at the centre of the discussion is pivotal.

Similarly in Prince Rupert, the Port in full partnership with Governments and CN rail has been crucial in the successes achieved to date and will be equally so as Phase 2 of the Fairview Container Terminal becomes reality. It was therefore poignant that Cabinet Ministers Day and Baird made a joint visit to the port this past July and, in so doing, underlined that the port has the Government's full attention.

Equally important in follow up is measurement of return on investment and we are encouraged by the serious attention this is being given. Overall performance measurement is a timely blend with the various

protocoles d'entente issus des délibérations des partenaires portuaires avec le groupe spécial chargé de l'examen des tarifs ferroviaires dont le rapport définitif devrait paraître à la fin de l'année. L'établissement de tests de performance communs fixant des attentes réalistes en matière de niveaux de service sera la pierre angulaire de la mesure du rendement et de la capacité de faire face à la musique.

Cependant, pour que les prochaines étapes du développement soient acceptées, il nous faut notre licence sociale. Les groupes anti-transport par navire-citerne de la côte Ouest, par exemple, continuent leur campagne de désinformation et ils exploitent activement les peurs des gens, ce qui génère opportunisme politique et confusion.

Nous, Canadiens, sommes certainement capables de débattre en adultes de ce sujet stratégique et d'établir une ligne de conduite uniforme pour les côtes Est et Ouest, car il s'agit d'une question qui tient à cœur à tous les citoyens, d'un océan à l'autre. En outre, face à la probabilité d'un triplement des volumes conteneurisés transitant par la Porte de l'Asie-Pacifique d'ici dix ans, comment ferons-nous accepter l'accroissement de la capacité des terminaux qui sera nécessaire?

À la Chamber of Shipping, nous avons travaillé tout l'été à une production vidéo sur les diverses facettes de l'industrie du transport maritime de la côte Ouest. Cette production, qui sera à la fois un outil pédagogique et un outil de promotion, mettra également en évidence l'impact crucial du transport maritime sur le mode de vie de tous les citoyens de notre grand pays. Nous sommes impatients de la faire connaître à tous les intéressés. 

memorandums of agreement emerging from the deliberations of port stakeholders with the Rail Freight Review Panel whose final report is now expected at the end of this year. The establishment of common benchmarks detailing realistic expectations of service level will be the cornerstone of performance measurement and ability to hold feet to the fire.

However, for the next stages of development to be accepted, we need our social license. For example, the west coast anti-tanker forces continue to promulgate misinformation and actively prey on people's fears, thereby also generating political opportunism and confusion.

As a country we must surely be capable of mature discussion on this strategic subject, not to mention a consistent policy between east and west coasts, both of which are equally precious to those who live and earn a living there. Likewise as we come to terms with the reality that container volumes through the Asia Pacific Gateway are likely to triple in the next decade, how will we gain acceptance for the demands for greater terminal capacity?

At the Chamber of Shipping, we worked through the summer to produce a video production as both a promotional and educational tool in support of Canada's diverse west coast shipping industry, not to mention the crucial impact of shipping on the way of life of every citizen in this great country. We look forward to sharing it with all concerned. 

Maritime Simulation and Resource Centre *Centre de simulation et d'expertise maritime*



**Corporation des pilotes
du Bas-Saint-Laurent**

418-692-0183

Fax: 418-692-4262

info@sim-pilot.com

www.sim-pilot.com



Nicole Trépanier

President, St. Lawrence Economic Development Council (SODES)

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

La Journée maritime québécoise célèbre ses 10 ans

Je me souviens encore de la fébrilité qui régnait lors de la première édition de la Journée maritime québécoise en 2001. La raison d'être de ce rassemblement consistait à souligner l'adoption, en juin de la même année, de la première politique maritime du Québec, officiellement nommée Politique de transport maritime et fluvial. Bien sûr, il s'agissait d'un précédent hautement désiré par la communauté maritime de chez nous. Alors que notre secteur d'activité est majoritairement de responsabilité fédérale, le Québec prenait position et soutenait un recours accru du Saint-Laurent pour divers motifs.

Le message du ministre des Transports, en introduction à la Politique, exposait explicitement les objectifs recherchés: «Le Saint-Laurent demeure aujourd'hui un extraordinaire outil de développement économique, social et patrimonial pour le Québec. Son potentiel reste pourtant, à plusieurs égards, peu exploité. Voie navigable stratégique et épine dorsale du système Saint-Laurent-Grands Lacs, le fleuve gagnerait à servir davantage pour les échanges commerciaux intercontinentaux. Il pourrait ainsi devenir un lien privilégié sur l'échiquier nord-américain. Parallèlement, il pourrait aussi redonner vie au cabotage, une façon avantageuse d'utiliser cette magnifique voie d'eau afin de soulager nos routes qui en ont bien besoin.»

Suivant les célébrations de 2001, le gouvernement du Québec a officialisé la Journée maritime québécoise par l'adoption d'un décret en 2002. L'événement s'inscrivait ainsi dans le calendrier des journées thématiques reconnues et allait être souligné, chaque année, le quatrième mardi du mois d'octobre. Encore là, la communauté maritime avait toutes les raisons de se réjouir d'une pareille reconnaissance politique.

La Journée maritime québécoise, ou JMQ, comme on en est venu à l'appeler, vise notamment à sensibiliser les élus à l'importance du secteur maritime et à en faire valoir l'apport à l'économie du Québec et au bien-être de la population. La JMQ est organisée conjointement par les associations maritimes présentes au Québec (Société de développement économique du Saint-Laurent, Armateurs du Saint-Laurent et Fédération maritime du Canada) avec l'appui du ministère des Transports du Québec. Elle permet de sensibiliser en continu les élus de l'Assemblée nationale aux avantages de notre secteur d'activité et d'exposer les enjeux auxquels il est confronté. Il ne fait pas de doute que durant la dernière décennie, des liens étroits se sont tissés avec les politiciens, qui sont désormais plus au fait

Quebec Marine Day celebrates its 10th anniversary

I still recall the excitement in the air for the first Quebec Marine Day in 2001. The purpose of the gathering was to mark the adoption, in June the same year, of Quebec's first marine policy, known officially as the Politique de transport maritime et fluvial (Marine and Waterway Transportation Policy). Needless to say, this was an extremely welcome precedent within Quebec's marine community. In an industry sector governed largely by the federal government, here Quebec was assuming a position promoting more extensive use of the St. Lawrence for a variety of reasons.

In the introduction to the policy, the message from the Minister of Transport explicitly stated the goals sought: "The Saint-Laurent remains today an extraordinary instrument of economic, social and heritage development for Québec. But in several respects its potential has not been fully realized. A strategic waterway and the backbone of the Saint-Laurent/Great Lakes system, the river should be used to a greater extent for intercontinental trade and become a special link in North America. At the same time, it could also breathe new life into cabotage, a profitable way to use this magnificent waterway in order to relieve traffic on our overcrowded roads."

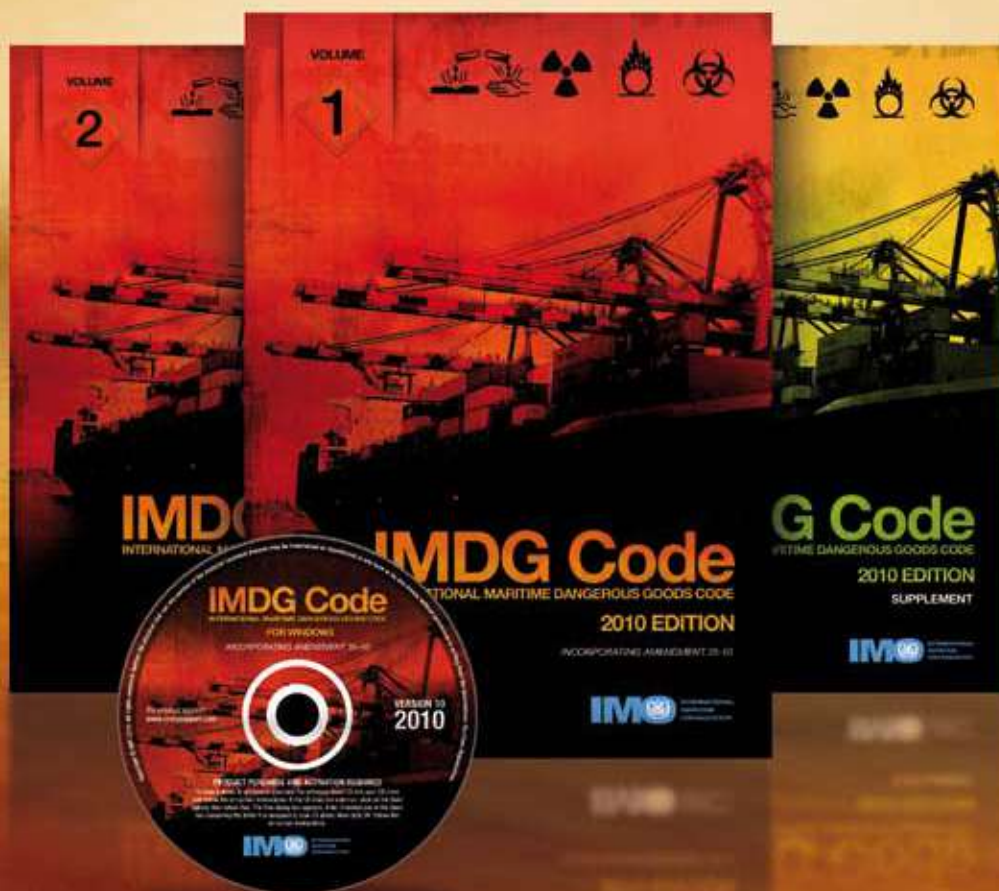
Following the 2001 celebrations, Quebec Marine Day was made official with the adoption of a decree by the Government of Quebec in 2002. Thus the event became part of the calendar of recognized thematic days, to be marked annually on the fourth Tuesday of every October. Again, the marine community had every reason to be pleased with this political recognition.

Quebec Marine Day, or QMD, as it has come to be called, is aimed notably at raising the awareness of elected officials to the importance of the marine sector and spotlighting its contribution to the economy of Quebec and the welfare of the population. QMD is organized jointly by the marine associations operating in Quebec (St. Lawrence Economic Development Council, St. Lawrence Shipoperators and the Shipping Federation of Canada) with the support of Quebec's Ministry of Transport. It is a way of continually drawing the attention of the Members of the National Assembly to the advantages of our industry and shining a light on the issues facing it. During the

IMDG Code

INTERNATIONAL MARITIME DANGEROUS GOODS CODE

2010 EDITION



IMO  INTERNATIONAL
MARITIME
ORGANIZATION
PUBLISHING

visit www.imo.org for your local distributor

de nos mérites environnementaux, économiques et sociaux.

Au fil des années, la formule retenue pour souligner la JMQ a certes varié. Parfois, des rendez-vous ont été sollicités auprès des ministres uniquement, ensuite des sous-ministres, puis des députés dans leur ensemble. Nous avons même effectué une percée sur le plan régional lors d'une édition. Dorénavant, nous optons pour une approche globale auprès de l'ensemble des parlementaires. Les 125 députés de l'Assemblée nationale reçoivent une demande de rencontre dès la fin de l'été.

Il est heureux de constater qu'à présent la JMQ s'inscrit dans le calendrier, disons régulier, de la rentrée parlementaire à Québec. La réponse des députés et ministres est plus spontanée qu'au départ, ce qui signifie en quelque sorte que nous avons collectivement atteint le but visé. L'industrie maritime fait à présent partie du paysage, fruit de 10 ans d'efforts pour la faire reconnaître.

En guise de cadeau pour cette décennie d'existence de la JMQ, la Sodes a conclu une entente avec *Maritime Magazine*, publication bilingue pancanadienne publiée au Québec, afin que soit distribuée gracieusement chacune de ses parutions aux parlementaires québécois. La Sodes est fière de parrainer la diffusion d'un tel outil d'information auprès des élus du Québec. C'est là un moyen de maintenir un lien privilégié entre nous et les parlementaires... une porte ouverte sur les prochaines éditions de la Journée maritime québécoise.

Au nouveau lectorat du *Magazine*, merci de nous accueillir pour mieux comprendre ce que nous faisons au profit de la collectivité. **M**

past decade, close ties have doubtless been formed with our politicians, who are now better informed about our environmental, economic and social advantages.

Throughout the years, the ways of celebrating QMD have varied. Sometimes, meetings with ministers only were requested, then deputy ministers, and then MNAs as a group. We even made a regional breakthrough one year. Nowadays we opt for an overall approach addressed to all parliamentarians. Each of the 125 members of the National Assembly now receives a request for a meeting as soon as the summer ends.

It is good to know that currently QMD is part of the regular schedule of MNAs as they return to work in Quebec City. The response of members and ministers is more spontaneous than it was at the beginning, which is a way of saying that we have achieved our goal. The marine industry is now part of the landscape, the result of ten years' efforts to achieve recognition.

As a gift to mark the decade since the founding of QMD, Sodes has concluded an agreement with *Maritime Magazine*, a Quebec-based Canada-wide bilingual publication, to distribute a free copy of every issue to Quebec's parliamentarians. Sodes is proud to sponsor the distribution of such an important information tool among Quebec's elected officials. It is a way of supporting the special ties between us and our parliamentary representatives – a door that opens on future celebrations of Quebec Marine Day.

To the new readership of *Maritime Magazine*, we hope you will enjoy this publication and that it will lead to a better understanding of what we do for the benefit of the entire community. **M**

Ensemble au service du secteur Maritime **Together serving the Maritime Sector**

NOS CHAMPS D'EXPERTISE	OUR FIELDS OF EXPERTISE
Techniques maritimes	Maritime techniques
Gestion portuaire et transport maritime	Port management and maritime transport
Interventions sous-marines et hyperbares	Underwater and hyperbaric interventions
Navigation électronique	Electronic navigation
Sûreté et sécurité maritime	Maritime safety and security
Technologies environnementales	Environmental technologies
Mesures d'urgence	Emergency duties
Simulation	Simulation

Des solutions intégrées et adaptées à vos besoins de formation et de recherche **Integrated solutions adapted to your training and research needs**



Institut maritime du Québec
Cégep de Rimouski

418 835-1621
sfc@imq.qc.ca
www.imq.qc.ca/partenaire
www.imq.qc.ca/eng/partner



MARITIME INNOVATION
Développement maritime par excellence

418 725-3525
imar@imar.qc.ca
www.innovationmaritime.ca
www.maritimelinnovation.ca

Message du ministre délégué aux Transports



L'année 2010 marque un jalon symbolique dans l'action commune que mènent l'industrie du transport maritime et le gouvernement du Québec depuis de nombreuses années.

C'est avec un immense plaisir que je m'associe à la Journée maritime québécoise 2010, dont c'est le 10^e anniversaire aujourd'hui. Cette journée, reconnue par décret du gouvernement du Québec, a pour fondement la sensibilisation des élus de l'Assemblée nationale, des décideurs et de la population aux défis et aux réalisations de l'industrie maritime québécoise.

Un regard sur notre cheminement collectif des 10 dernières années nous permet de réaliser à quel point cette journée, vouée aux échanges et prônant la collégialité, nous a permis d'aborder les enjeux majeurs de cette industrie essentielle à notre économie nationale. Sur le thème « L'industrie maritime : composante essentielle du développement durable », l'évènement s'avère encore cette année l'une des assises principales de l'atteinte de notre vision commune de culture du « partenariat ».

Je saisis également cette occasion pour rappeler le 25^e anniversaire de la fondation de la Société de développement économique du Saint-Laurent (Sodes) en 2010. Partenaire et intervenant de premier plan auprès du ministère des Transports, notamment dans l'organisation de la Journée maritime québécoise, la Sodes apporte une contribution efficace et indispensable à la promotion d'un développement durable de notre industrie maritime et du fleuve Saint-Laurent. Je reconnais et félicite les efforts soutenus des hommes et des femmes qui ont assuré sa permanence et sa relève au fil des ans.

Bonne Journée maritime québécoise 2010!

Norman MacMillan

Ministre délégué aux Transports



Transports
Québec 



Selon plusieurs indicateurs, on a assisté cette année à une reprise du commerce entre le Canada et les États-Unis ainsi que du transport maritime en provenance et à destination du Midwest américain. Ces nouvelles encourageantes s'accompagnent toutefois de constatations moins réjouissantes: les cargaisons ne sont pas revenues aux niveaux pré-récession.

Dans les 7 premiers mois de 2010, les exportations du Canada vers les 12 États du Midwest étaient en hausse de 9 % par rapport à la même période de 2009. C'est au Michigan que

By several measures, this has been a year of recovery for trade between Canada and the United States and for shipping in and out of the U.S. Midwest. This refreshing news is tempered, however, by reports that shipping volumes have not recovered to pre-recession levels.

For the first seven months of 2010, Canadian exports to the 12 Midwest states were up 9% over the same period in 2009. The biggest year-over-year gain for the period, 52%, was in Michigan, and the biggest



Growth returning in Canadian trade with Midwest

Relance des échanges Canada-Midwest

Carroll McCormick

The large metropolis of Chicago constitutes one of key commercial and transportation hubs of the United States.

La grande métropole de Chicago est l'un des pôles clés du commerce et des transports aux États-Unis.

le gain en glissement annuel a été le plus important, 52 %, et c'est le Missouri qui a connu la plus forte chute, 18,6 %. Les importations du Midwest, Michigan en tête avec 41,3 %, ont augmenté de 10 %.

Il reste à déterminer quelles conséquences aura le choc de la récession de 2008-2009 sur les exportations canadiennes vers les États-Unis. Joy Nott, présidente de l'Association des importateurs et exportateurs canadiens, explique: «Bien des gens ont été secoués par ce qui est arrivé aux États-Unis: des commandes qui s'évanouissaient du jour au lendemain. Les

drop, 18.6%, was in Missouri. Imports from the Midwest were up 10%, with again Michigan accounting for the largest gain, at 41.3%.

It remains to be seen what consequences the shock of the U.S. 2008-2009 recession will have for Canadian exports to the U.S.. Joy Nott, President of the Canadian Association of Importers and Exporters, explains: "A lot of people were shaken up by what happened in the U.S.: orders disappearing overnight. Our export market has traditionally been

États-Unis sont toujours notre principal débouché extérieur, mais pas dans la même proportion qu'auparavant.

«Je pense qu'on assiste à deux phénomènes. Les compagnies canadiennes se tournent vers d'autres pays pour récupérer leurs pertes. Elles diversifient leurs marchés d'affaires et se demandent quels autres marchés elles devraient cibler, p. ex. le Brésil, la Russie, l'Inde, la Chine.»

Pour ce qui des ports des Grands Lacs, les chiffres de la Lake Carriers' Association (LCA), qui représente 18 entreprises étasuniennes exploitant sur les Grands Lacs 55 navires sous pavillon américain, portent à croire que l'activité générale doit y être intense.

À la fin d'août, les cargaisons de minerai transportées sur les lacs par l'Association atteignaient les 33,6 millions de tonnes, 109 % de plus qu'en 2009. Dans la même période, les cargaisons de pierre calcaire s'établissaient à 17 millions de tonnes nettes, une hausse de 27,2 % sur 2009, mais une baisse de 15,9 % par rapport à la moyenne quinquennale. Les cargaisons de charbon atteignaient 18,7 millions de tonnes, 4,9 % de plus qu'en 2009, mais 20,6 % de moins que la moyenne sur 5 ans.

«Ce qu'il ne faut pas oublier, c'est que 2009 fut une année désastreuse», a signalé Glen Nekvasil, vice-président, Communications corporatives, à la LCA. «Le commerce de minerai de fer sur les Grands Lacs est tombé à son plus bas niveau depuis 1938 et sept navires étasuniens n'ont jamais quitté le quai. Un redressement est amorcé, mais six cargos étasuniens sont toujours désarmés. Les navires qui étaient exploités cette année demeurent en service, mais il n'y a pas encore lieu de crier victoire. Il reste beaucoup à faire pour redresser complètement la situation.»

McKeil Marine de Hamilton rapporte que 2010 est une année moyenne jusqu'ici. «C'est une drôle d'année. Les premiers mois ont été un peu au ralenti, mais McKeil a profité d'une remontée des cargaisons vers le milieu de la saison», déclare Tom Paterson, coordonnateur du Marketing. Il rapporte des résultats dans la moyenne pour le transport d'aluminium entre Sept-Îles (Québec) et les ports de l'Ohio et du Michigan de même qu'un flux régulier de marchandises dans les ports de Toledo, de Detroit, de Chicago et d'Indiana.

«Différents produits de l'acier étaient en hausse, ce qui autorise un certain optimisme pour la croissance future. Tout l'espace à bord

the U.S., but not to the same magnitude that it used to be.

“I think that two things are happening. Canadian companies are looking to countries beyond the U.S. to make up their losses. They are diversifying their business market and asking what other markets they should be targeting; e.g., Brazil, Russia, India, China.”

As far as overall Great Lakes ports performance goes this year, numbers from the Lake Carriers' Association (LCA), which represents 18 American firms operating 55 US-flag vessels on the Great Lakes, suggest they must be busy indeed.

By the end of this past August, the Association's Lakes ore trade for 2010 stood at 33.6 million tons, a 109% increase over the same period last year. For the same period, the Lakes limestone trade stood at 17 million net tons, up 27.2% over 2009. Compared to the five-year average, however, limestone is down 15.9% for the period. Coal for the period hit 18.7 million tons, up 4.9%. But over a five-year average, it is down 20.6%.

“The thing to remember is that 2009 was a terrible year,” noted Glen Nekvasil, LCA's Vice-President, Corporate Communications. “The iron ore trade on the Great Lakes was the worst since 1938. Seven US flag vessels never sailed in 2009. We are on the mend, but we still have six U.S. cargo vessels that are not operating. The ships that have sailed this year are staying in service. But it is not time to go sing happy days again. We still have quite a ways to go to recover.”

Hamilton-based McKeil Marine declares 2010 an average year to date. “This year has been an odd year. The beginning of the year was a little soft, but McKeil experienced a pickup in shipments towards the middle of the seasons,” says Tom Paterson, Marketing Co-ordinator. He reports average numbers moving aluminium from Sept-Iles, Quebec to ports

The Lake Erie Port of Toledo handles heavy waterborne commerce.

Le Port de Toledo sur le lac Érié reçoit un volume important de commerce maritime.



Toledo Port Authority



Import Export

Le Groupe Fednav

Gagnant des prix *Opérateur de navires de l'année* et de *Vraquier de l'année* (pour l'*Umiak I*)
au concours du *International Bulk Journal*

The Fednav Group

Winner of International Bulk Journal Awards for Bulk Ship Operator of the Year
and Bulk Ship of the Year for the *Umiak I*



www.fednav.com



The Midwest is part of an extensive continental network of Canadian National Railway.

Le Midwest fait partie du vaste réseau continental du Canadien National.

in Ohio and Michigan and a steady flow of cargo going into Toledo, Detroit, Chicago Indiana harbours.

“Various steel products have been growing, giving us some optimism for future growth.

Our vessels are fully booked and we have not had to tie up our vessels. This is a good sign,” said Mr. Paterson. “We are looking forward to 2011, but are treading carefully.”

It should come as a relief that this July a House committee approved legislation requiring that the government spend all Harbour Maintenance Tax monies on dredging. The tax man collects US\$1.4 billion annually but the government spends back just \$800 million, according to a press release issued by the Duluth Seaway Port Authority. The backlog of dredging will cost an estimated \$180 million to clear.

“The largest US-flag freighters lose 270 tons of cargo for each inch of reduced draft. As July ends, vessels designed to carry approximately 70,000 tons of iron ore or coal each trip are loading only about 65,000 tons because of the dredging crisis and falling water levels,” comments the Duluth Seaway Port Authority.

As for the Harbour Maintenance Tax itself, efforts to have it abolished have stalled, again. Levied on freight cargo and cruise ship passenger tickets, it is a potent disincentive to U.S. and Canadian companies wanting to develop short sea shipping.

“It’s not going to go away any time soon. Till it’s gone, we’re not doing anything,” says Bob Armstrong, project director with Saint Catherines, Ontario-based MarineLink.

Meanwhile, late in August, CN announced it had signed another voluntary mitigation agreement (VMA) - this time with Long Grove, Ill. The 23rd such VMA, and counting, it addresses environmental and safety concerns with the railway’s acquisition of the Elgin, Joliet and Eastern Railway Company (EJ&E) in February 2009. Once the integration of the CN and EJ&E networks is completed in early 2012, CN says that it will enhance operating efficiencies in the Chicago area.

de nos navires est réservé et aucun de ceux-ci n’a dû rester à quai. C’est bon signe», a déclaré M. Paterson. «Nous sommes optimistes pour 2011, mais prudemment optimistes.»

Bouffée d’oxygène en vue: un comité de la Chambre a adopté en juillet des dispositions exigeant que le gouvernement réserve en totalité au dragage le produit de la taxe d’entretien portuaire. Cette taxe rapporte 1,4 milliard de dollars US annuellement, mais selon un communiqué de presse diffusé par la Duluth Seaway Port Authority, le gouvernement n’en réinvestit que 800 millions à peine. Le coût estimatif des travaux de dragage en retard est de 180 millions.

Selon la Duluth Seaway Port Authority, «les grands cargos étasuniens doivent sacrifier 270 tonnes de marchandises par pouce de tirant d’eau en moins. Fin juillet, des navires conçus pour transporter 70 000 tonnes de minerai de fer ou de charbon par voyage devaient limiter leurs chargements à 65 000 tonnes à cause du retard dans le dragage et de la baisse des niveaux d’eau».

En ce qui concerne la taxe d’entretien portuaire elle-même, les efforts pour obtenir son abolition ont à nouveau échoué. Perçue sur les cargaisons de marchandises et le prix des croisières, il s’agit d’un puissant facteur de dissuasion pour les compagnies étasuniennes et canadiennes qui veulent développer le transport maritime courte distance.

«Cette taxe n’est pas près de disparaître. Jusqu’à ce qu’elle soit éliminée, nous ne faisons rien», déclare Bob Armstrong, directeur de projet chez MarineLink de St. Catherines (Ontario).

Par ailleurs, à la fin d’août, le CN annonçait la signature d’une autre entente de mesures volontaires d’atténuation (EMVA) – cette fois avec Long Grove (Ill.) Cette entente, la 23^e du genre, a pour but d’apaiser les inquiétudes pour l’environnement et la sécurité qu’a suscitées l’acquisition par le CN, en février 2010, de l’Elgin, Joliet and Eastern Railway Company (EJ&E). Le CN affirme que l’intégration de son réseau avec celui d’EJ&E qui sera achevée début 2012 amènera des gains d’efficacité dans la région de Chicago.

Le CN a été incapable de fournir à temps pour publication les volumes de fret transportés cette année en provenance

A Tradition of Innovation



Set your course to the future with Upper Lakes Group

Upper Lakes is able to offer a wide range of marine transportation and marine services options to its customers.

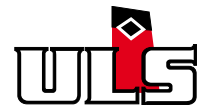
It is a partner in Seaway Marine Transport (SMT), the largest Canadian flag fleet of Great Lakes bulk carriers and self-unloaders. SMT is developing an aggressive fleet renewal strategy, the first result of which is the new max-Seaway sized coastal class self-unloader 'Algobay' which was delivered into service this year, to be joined by a sistership next year.

McAsphalt Marine Transportation specializes in the marine transportation of asphalt and residual fuels. Its 2001 built, 11,000 dwt articulated tug/barge 'Everlast'/'Norman McLeod' was joined last season by a new fleetmate, the AT/B 'Victorious'/'John J. Carrick'. These vessels offer state-of-the-art safety and efficiency, combined with the flexibility and cost-effectiveness of articulated tug/barge operations.

MarineLink, a new venture tasked with developing the 'next generation' of shipping on the Great Lakes such as Ro-Ro ferries, container feeder services and other Short Sea Shipping operations, have launched their new project cargo division using the Heavy Lift Barge 'MarineLink Explorer'. This vessel is equipped with bow and stern ramps, two 216 tonne derricks combinable to 425 tonnes lift, and both deck and cargo hold carriage.

MarineLink offers its customers a wide range of marine services. Using its fleet of 1,600 dwt Mississippi barges and specialized pusher tugs, MarineLink is able to offer Short Sea Shipping services to customers in the St. Lawrence River and Detroit/St. Clair River regions. By utilizing 'drop barge' operations and the ability to move from one to four barges at a time, MarineLink is able to offer efficient and flexible marine transportation options to its customers.

For more information about these operations, please call us and let us help you with your marine requirements. The Upper Lakes Group of marine companies include ship building and repair, marine electrics and electronics, marine fuelling and grain handling facilities in addition to a wide range of marine transportation operations.



Upper Lakes Group Inc.
49 Jackes Avenue, Toronto, Canada M4T 1E2
Telephone: (416) 920-7610 Fax: (416) 922-6159



et à destination du Midwest, mais comme il s'agit de la seule ligne ferroviaire desservant le port de Prince Rupert (C.-B.), le rendement du port donne une bonne idée de celui du transporteur. À la fin d'août, le port avait manutentionné 50,8 % de plus de conteneurs EVP qu'au cours de la même période l'an dernier.

Les volumes de cargaisons en provenance et à destination du Canada Central et du Midwest des États-Unis ont augmenté proportionnellement, selon Shaun Stevenson, vice-président, Marketing et développement des affaires à l'Administration portuaire de Prince Rupert. En ce qui concerne le trafic du Midwest, M. Stevenson affirme: «Un nombre croissant d'expéditeurs prend conscience des atouts de Prince Rupert. Les volumes fournis par les utilisateurs existants augmentent et de nouveaux expéditeurs intègrent Prince Rupert à leur stratégie transpacifique.»

Augmentation des cargaisons du Midwest pour Montréal et Halifax

Dans la première moitié de l'année, les échanges avec le Midwest, qui fournissent environ 25 % du trafic conteneurisé annuel total du Port de Montréal, ont augmenté de 3 % dans le sens ouest-est et de 35 % dans le sens est-ouest. Dans les six premiers mois, le trafic conteneurisé total a atteint les 6,1 millions de tonnes à Montréal. L'an dernier, 11,3 millions de tonnes de marchandises conteneurisées ont transité par Montréal. Le Port de Montréal va maintenir dans l'avenir prévisible son incitatif de 0,30 \$/tonne pour tous les mouvements en provenance ou à destination des États du

CN was unable to comment in time for publication on this year's freight volumes in and out of the Midwest, but as the only rail line serving the Port of Prince Rupert, British Columbia, its performance can be inferred from the port's performance this year. To the end of this August, the port has handled 50.8% more TEUs than in the equivalent period last year.

Cargo volumes to and from Central Canada and the U.S. Midwest have grown proportionately, according to Shaun Stevenson, Vice President Marketing & Business Development, Prince Rupert Port Authority. As for Midwest traffic, Mr. Stevenson affirms: "More shippers are becoming aware of the Prince Rupert advantage. We are seeing growth in volumes from existing users and new shippers incorporate Prince Rupert into their trans-Pacific strategy."

Montreal, Halifax Midwest cargo increasing

The Port of Montreal reports a first half 3% increase of eastbound and a 35% increase of westbound box traffic with the Midwest region, which accounts for about 25% of its total annual container business. In the first six months of this, Montreal's total container traffic added up to 6.1 million tonnes. Last year, Montreal handled 11.3 million tonnes of container traffic. For the foreseeable future, the Port of Montreal will continue its C\$0.30/tonne incentive for all traffic coming from, or going



We Deliver

JOHN J. CARRICK

JOHN J. CARRICK

MORE

On Time, Every Time!

- Expanded fleet to better serve our customers
- Specifically designed for the safe transportation of hot asphalt products
- Superior manoeuvrability with bow thruster technology and fully articulated ATB design
- Access to all ports with only 6.7metres of draft
- Environmentally superior design incorporating double hulled construction and the latest technology
- Lloyds registered
- OPA90, USCG and CCG certified



McAsphalt Industries Limited
8800 Sheppard Avenue East
Toronto Ontario Canada M1B 5R4
Phone: 416.281.8181 •
Toll Free: 1.800.268.4238
Website: www.mcasphalt.com

Midwest des États-Unis ou à l'ouest du Michigan.

Le Port de Halifax rapporte que le tonnage total de cargaisons du Midwest dans les deux directions – constitué en grande part de produits manufacturés, de véhicules/pièces, de produits chimiques et de métaux/fer/acier – était en hausse de 40 % dans les huit premiers mois de 2010; les importations affichaient une croissance de 48 % et les exportations, de 35 %.

En ce qui concerne l'avenir du commerce maritime avec le Midwest, les promoteurs du futur terminal à conteneurs Maher Melford en Nouvelle-Écosse, dont l'entrée en service est prévue pour 2013, demeurent optimistes. Ils estiment que les perspectives ne peuvent que s'améliorer en raison du déplacement des efforts de sourcing en Asie de la République populaire de Chine (RPC) vers de nouveaux marchés plus à l'ouest comme l'Inde, le Pakistan, l'Indonésie et le Vietnam.

«Melford sera le port d'entrée nord-américain le plus proche pour les cargaisons transitant par le canal de Suez et il offrira les temps de transit les plus courts entre le continent indien et l'Asie du Sud-Est d'une part et la côte Est et le cœur du continent américain d'autre part», affirme Chris Dombalis, vice-président, Marketing global, chez Maher Terminals. «Il s'ensuivra une croissance des échanges et des volumes pour les importations transitant par les ports d'entrée de la côte Est. La dynamique [d'une population indienne qui va approcher celle de la Chine en 2020] va aussi créer d'excellentes occasions d'exportation pour les marchés du Canada et des États-Unis.»

to any U.S. Midwest states and for states west of Michigan.

The Port of Halifax reports that Midwest cargo throughput in both directions – heavily represented by manufactured goods, vehicles/parts, chemical products and metal/iron/steel – was up 40% for the first eight months of 2010 compared to 2009; imports were up 48% and exports were up 35%.

As for the future of shipping to and from the Midwest, the developers of the projected Maher Melford container terminal in Nova Scotia, slated to possibly open in 2013, remain optimistic. They figure the outlook will only improve, as Asian sourcing shifts from the People's Republic of China (PRC) westward to emerging marketplaces such as India, Pakistan, Indonesia and Vietnam.

“Melford will be the closest North American gateway port for cargo transiting through the Suez Canal, with fastest transit times from the Indian Sub Continent and South East Asia into the East Coast and heartland,” says Chris Dombalis, Vice President for Global Marketing, Maher Terminals. “This will translate into trade and volume growth for import cargoes through East Coast gateway ports. The dynamic [of an Indian population that will approach that of the PRC by 2020] will also create robust export opportunities for both Canada and USA markets.”

INTRMDL

The Port of Montreal > the closest East Coast port to Chicago > the shortest transit time between Europe, the Midwest and Central Canada > open 365 days per year > direct-to-rail transfer for high intermodal efficiency.

www.port-montreal.com

Le Port de Montréal > le port de la côte Est le plus proche de Chicago > le temps de transit le plus court entre l'Europe, le Midwest et le centre du Canada > ouvert 365 jours par an > transfert direct au rail pour une efficacité intermodale inégalée.



Port of Montreal
Port de Montréal

**SHORTER,
FASTER.**

**PLUS COURT,
PLUS VITE.**



Midwest quietly recovering from recession

Le Midwest sort peu à peu de la récession



GM headquarters figures prominently in the skyline of Detroit on Lake Michigan.

La silhouette du siège social de GM est emblématique de Detroit sur le lac Michigan.

Bill Beck

Le Midwest se relève petit à petit de la récession de 2008-2009, grâce à la vigueur de son économie diversifiée qui repose sur la fabrication, les ressources naturelles, l'agriculture et les services. La reprise demeure cependant inégale et il s'agit d'une reprise sans emploi qui s'accompagne d'un fort taux de chômage partout au pays, ce qui continue d'inquiéter les responsables régionaux du développement économique.

Malgré un taux de chômage dans les deux chiffres, l'Indiana, au cœur du Midwest, a bon espoir que le pire soit passé. L'économie agricole de l'État est en excellente santé, soutenue par ce qui s'annonce comme une récolte record de maïs en 2010. Et comme les prix du maïs et des petites céréales atteignent un sommet du XXI^e siècle, les agriculteurs ont toutes les raisons d'être encore plus confiants pour l'avenir.

The Midwest is quietly recovering from the recession of 2008-2009, riding the strength of its diversified manufacturing, natural resources, agriculture and services economies. Recovery, though, is spotty, and the continued high unemployment rate that characterizes the jobless recovery nationwide continues to concern area economic development officials.

Even though beset with a double-digit unemployment rate, Indiana, in the heart of the Midwest, is optimistic that the worst is over. The state's agricultural economy is in strong shape, bolstered by what looks to be a record 2010 corn harvest. And with prices for corn and small grains at 21st century highs, farmers have reason to be even more optimistic about the future.

Indianapolis, la capitale, est l'un des grands sites d'événements sportifs au pays. Le Lucas Oil Stadium, domicile de 600 millions de dollars des Colts d'Indianapolis de la NFL, est un important moteur de développement du centre-ville. À peine quelques îlots au nord du stade, le Capital Improvement Board de la ville procède à des travaux d'expansion de 300 millions de dollars qui vont doubler la taille du Centre des congrès d'Indianapolis.

D'autres villes du Midwest ont des atouts sur le plan économique. Chicago va abriter la plus importante compagnie aérienne du monde quand la fusion United-Continental aura été approuvée cet automne. Le géant du transport aérien né de cette fusion comptera plus de 13 000 employés dans le Grand Chicago. Les agriculteurs de l'Illinois profitent des prix élevés du maïs et du soja et les fabricants de matériel agricole et d'équipement lourd de l'Illinois comme John Deere à Moline et Caterpillar à Peoria sont les locomotives de la relance du secteur manufacturier de l'État.

Minneapolis-St. Paul peut se vanter d'avoir l'une des économies les plus diversifiées de la région. Les minoteries ainsi que les industries de l'électronique, de la fabrication des machines et des produits médicaux ainsi que de la transformation des aliments contribuent toutes à y soutenir la croissance du secteur manufacturier. La région métropolitaine est également un important centre bancaire du Haut-Midwest et les villes jumelles abritent 30 des compagnies les plus admirées selon Fortune 1000, ainsi que certaines des plus importantes sociétés privées du pays.

Même Detroit, vedette des affiches illustrant les ravages de la récente grande récession, montre certains signes de redressement. La construction automobile y est en pleine relance et l'appel public à l'épargne que General Motors doit lancer à l'automne va aider à dynamiser un secteur de l'automobile qui en arrache. Grâce aux généreux stimulants de l'État du Michigan, Detroit est maintenant l'hôte du tournage de plusieurs films et émissions de télé, y compris la nouvelle série *Detroit 1-8-7* diffusée sur ABC-TV.

La reprise commence à se faire sentir dans les ports

Le Port de Detroit et les autres ports étasuniens des Grands Lacs relèvent la tête après deux saisons de navigation d'affilée parmi les plus difficiles depuis la Crise de 1929. Selon la Lake Carriers' Association de Cleveland, le tonnage étasunien sur les Grands Lacs a grimpé de 40 % l'été dernier par rapport à 2009. Les cargaisons de minerai de fer provenant des ports des Grands Lacs d'amont ont augmenté de plus de 100 % par rapport aux totaux de l'an dernier alors que les cargaisons de pierre calcaire étaient en hausse de près de 40 % sur les Grands Lacs. Les cargaisons de céréales à l'exportation ont considérablement augmenté jusqu'ici cet été et on prévoit que les volumes qui vont transiter par les silos terminaux des Grands Lacs vont être plus importants cet automne, en raison de la demande des clients de la Russie durement frappés par la sécheresse (voir autre article).

Après les milliers de mises à pied qui l'ont affligé en 2008 et 2009, le Mesabi Range dans le nord du Minnesota a repris le travail. Toutes les usines de traitement de la taconite qui tournaient au ralenti en 2008 et 2009 sont de nouveau exploitées à pleine capacité et les observateurs espèrent voir la production revenir aux niveaux pré-récession, soit 40 millions de tonnes par année.

Indianapolis, the Hoosier capital city, is establishing itself as one of the nation's premier sports venues. Lucas Oil Stadium, the home of the Indianapolis Colts in the NFL, is a \$600 million anchor for downtown development. Just a few blocks north of the stadium, the city's Capital Improvement Board is completing a \$300 million expansion that will double the size of the Indianapolis Convention Center.

Bright spots characterize the economy of other Midwest cities. Chicago will wind up as home of the world's largest airline when the United-Continental merger is approved this fall. The combined airline giant will have more than 13,000 employees in the Chicago metropolitan area. Illinois farmers are benefiting from high commodity prices for corn and soybeans, and Illinois agricultural and heavy equipment manufacturers such as Moline-based John Deere and Peoria-based Caterpillar are leading the state's manufacturing recovery.

Minneapolis-St. Paul boasts one of the region's most diversified economies, with electronics, milling, machinery, medical products and food processing industries all poised for continued growth in the manufacturing sector. The metropolitan area also is a major Upper Midwest banking center, and the Twin Cities are home to 30 of the Fortune 1000 companies, as well as some of the nation's largest private companies.

Even Detroit, the poster child for the ravages of the recent Great Recession, is showing some signs of recovery. Automobile manufacturing is making a rebound in the Motor City, and the General Motors IPO expected this fall should help bolster the struggling automotive sector. Fueled by lucrative incentives from the State of Michigan, Detroit has even become the location for a number of movies and television shows, including the new series "Detroit 1-8-7" on ABC-TV.

Ports beginning to rebound

Detroit and other U.S. Great Lakes ports are beginning to rebound from two of the toughest back-to-back shipping seasons since the Great Depression. According to the Lake Carriers Association in Cleveland, U.S. flag Great Lakes shipping this past summer was up 40 percent from 2009. Iron ore cargoes from the Upper Great Lakes ports are up more than 100 percent over last year's totals, while limestone shipments on the Lakes are up nearly 40 percent. Export grain shipments are up significantly so far this summer, and more tonnages are expected to flow through Great Lakes terminal elevators this fall, fueled by demand from customers of the drought-stricken Russian trade (see separate report).

After enduring thousands of layoffs in 2008 and 2009, the Mesabi Range in northern Minnesota is back to work. All of the taconite processing plants idled in 2008 and 2009 are back in full operation, and observers in the area hope to see production back to pre-recession levels of 40 million tons a year.

Officials at the Duluth port are closely watching



City of Indianapolis

Bustling Indianapolis is undergoing substantial expansion in its business sector.

Indianapolis bouillonne d'activité et son quartier des affaires est en pleine expansion.

**Safe, secure storage
when you need it most...**



**No animals were injured, or permitted into our building during the making of this advertisement.
They were safely escorted home courtesy of our friends at www.NoahsTrucking.com*

www.robert.ca

Quebec Tel: **514.521.1011**
Toll Free: **1.800.361.8281**

Ontario Tel: **905.564.9999**
Toll Free: **1.800.268.0840**

Les dirigeants du Port de Duluth surveillent attentivement la situation du projet Mesabi Nuggets dans le Mesabi Range voisin. Coentreprise de Steel Dynamics Inc. (SDI) et de la japonaise Kobe Steel, le projet Mesabi Nuggets vise la production de pépites riches en fer pour alimenter les fours à arc de la mini-acierie électrique de SDI dans le nord de l'Indiana. Les boulettes de taconite ne peuvent servir que pour les hauts fourneaux, qui produisent maintenant moins de la moitié de l'acier fabriqué aux États-Unis. SDI et Kobe espèrent tirer près d'un demi-million de tonnes du Mesabi Nuggets d'ici l'an prochain et veulent augmenter la production à 750 000 tonnes par année dans un proche avenir.

Un motif d'inquiétude des dirigeants des ports étasuniens des Grands Lacs d'aval, ce sont les pressions croissantes pour faire fermer le Chicago Sanitary Canal et les écluses qui relient les réseaux hydrographiques du Mississippi et de l'Illinois au lac Michigan. Les environnementalistes et des politiciens de nombreux États des Grands Lacs réclament une fermeture totale pour empêcher les espèces envahissantes de pénétrer dans le lac Michigan. Les dirigeants des ports, y compris ceux du Port de Chicago et des ports de l'Indiana, font valoir que la fermeture des écluses bloquerait les millions de tonnes de cargaisons en vrac qui transitent entre le lac Michigan et le réseau hydrographique du Mississippi.

Par ailleurs, les chercheurs de Purdue University-Calumet dans le nord de l'Indiana étudient la faisabilité d'un système de traversiers spécialement destiné à faire traverser le lac Michigan aux camions gros porteurs, afin de réduire les encombrements causés par les camions dans l'agglomération de Chicago.

the Mesabi Nuggets project on the nearby Mesabi Range. A joint venture of Steel Dynamics Inc. and Japan's Kobe Steel, the Mesabi Nuggets project hopes to make iron rich nuggets to feed electric arc furnaces at SDI's northern Indiana mini-mill. Taconite pellets can only be used as feed for blast furnaces, which now account for less than half the steel manufactured in the United States. SDI and Kobe hope to be making nearly a half-million tons of the Mesabi Nuggets by next year, with plans to increase that production to 750,000 tons a year in the near future.

One concern for U.S. port officials on the lower Great Lakes is the growing clamor to close the Chicago Sanitary Canal and locks linking the Illinois-Mississippi River systems with Lake Michigan. Environmentalists and politicians from many of the Great Lakes states want the link severed to keep the invasive species from getting into Lake Michigan. Port officials, including the Port of Chicago and the Ports of Indiana, point out that closing the locks would strand millions of tons of bulk cargo that pass between Lake Michigan and the Mississippi River system.

Meanwhile, researchers at Purdue University-Calumet in northern Indiana are studying the feasibility of a designated ferry system to carry tractor trailers across Lake Michigan, reducing truck congestion in metropolitan Chicago.

Picture it. You're flooded with excess product. You need a miracle, or the next thing to it. That's the kind of challenge we love at Robert. We've provided our customers with innovative solutions and performance beyond the ordinary since 1946.

With service offerings as varied as the stuff and de-stuff of ocean containers, to the multi-temp warehousing and distribution of your valuable cargo, we have the capacity, the people and the technology you need...when you need it most!





Norfolk Southern

The first Norfolk Southern doublestack train between Norfolk and Chicago was officially launched on Sept. 9

Le premier train à deux niveaux du Norfolk Southern entre Norfolk et Chicago a officiellement pris le départ le 9 septembre.

Heartland Corridor targets Midwest market

Heartland Corridor cible le marché du Midwest

Leo Ryan

Les travaux d'amélioration largement annoncés de la route ferroviaire du Norfolk Southern (NS) entre le port virginien achalandé (Hampton Roads) et le Midwest des États-Unis afin de permettre la circulation de trains intermodaux à deux niveaux sont achevés. Le Heartland Corridor, qui réduit les temps de transit de Norfolk à Chicago de quatre à trois jours en retranchant 400 km (250 milles) au trajet, a été officiellement inauguré le 9 septembre. Il s'agit d'une importante amélioration au réseau de transport qui touche différents ports nord-américains concurrents, dont Montréal, par où transite un important volume de conteneurs de Chicago en provenance et à destination d'Europe.

Pour atteindre ses objectifs, le NS a élevé la hauteur libre de 28 tunnels et éliminé 24 obstacles aériens sur un réseau reliant au Midwest. Le transporteur ferroviaire de catégorie 1 exploite quelque 21 000 milles de voies dans 22 États et dessert tous les grands ports à conteneurs de l'est des États-Unis.

The much-heralded upgrade to the rail route of Norfolk Southern (NS) between the busy Virginia ports (Hampton Roads) and the U.S. Midwest to accommodate double-stack intermodal trains is off and running. Improving Norfolk-Chicago transit times from four days to three by shaving 400 kms (250 miles) from the route, the Heartland Corridor was officially launched on September 9. It ushers in a significant new transportation development with competitive implications for various North American ports, including Montreal, which handles a large volume of Chicago container shipments to and from Europe.

To achieve its objectives, NS raised vertical clearances on 28 tunnels and removed 24 overhead obstacles on a network connecting to the Midwest. The class 1 railway operates some 21,000 route miles

«L'inauguration du Corridor témoigne bien de la concurrence de plus en plus vive que Montréal doit affronter sur la côte Est dans un marché où son port profitait de certains avantages», a déclaré l'analyste des transports Paul Bingham, chef des Pratiques économiques chez Wilbur Smith Associates, cabinet-conseil de Columbia en Caroline du Sud qui se spécialise dans le transport mondial.

«Toutefois, a déclaré M. Bingham au *Maritime Magazine*, le diable est dans les détails. Il ne faut pas oublier que le choix du port ne se fait pas seulement en fonction du temps de transit, mais aussi selon le coût global jusqu'à Chicago.»

Récemment, les grands avantages que faisaient valoir les dirigeants du port de Montréal étaient la situation du port loin à l'intérieur du continent, l'excellence de ses liens intermodaux avec le Midwest et les liaisons régulières assurées à taux concurrentiels par les grands transporteurs maritimes.

Selon Charles Clowdis, directeur général du Transport chez IHS Global Insight de Washington, l'impact logistique du Heartland Corridor ne sera pas ressenti uniquement par les ports de la côte Est, mais aussi par les ports du golfe du Mexique et de la côte Ouest. «Cela se résume à une évaluation des tarifs, des services et des gains d'efficacité.»

Avant les travaux d'amélioration, les trains de marchandises de la NS roulaient à un seul niveau de Norfolk à Columbus, Ohio, ou faisaient un détour par un itinéraire permettant le passage de trains à deux niveaux via Harrisburg, PA, avant de bifurquer vers l'ouest en direction de Chicago. Il faut compter 1 264 milles pour le trajet jusqu'à Chicago via Harrisburg et 1 031 milles seulement par le réseau Heartland.

«Notre objectif stratégique est d'offrir le plus grand nombre de possibilités à nos lignes de navigation partenaires», déclarait récemment John Heller, VP, Transport intermodal à Norfolk Southern.

M. Heller a affirmé que la NS n'avait pas l'intention de dicter à ses clients comment rejoindre son réseau (par la côte Ouest ou par la côte Est), mais estimait que la fourniture d'un autre point d'accès serait bien accueillie par de nombreux expéditeurs – surtout lorsque les travaux d'expansion du canal de Panama (dont l'achèvement est prévu pour 2014) ouvriront ses écluses à une nouvelle génération de grands navires.

Hampton Roads peut accueillir les plus grands porte-conteneurs à cause de la profondeur des eaux du port et de l'absence de restrictions de tirant d'air.

Environ la moitié des 320 millions de dollars qu'a coûté le Heartland Corridor a été payée par des subventions du fédéral et des États.

Entre-temps, le transporteur étasunien rival CSX Transportation travaille à la réalisation d'un projet public-privé similaire afin d'établir une route ferroviaire plus commode entre les ports de la côte mid-atlantique et le Midwest. Ce gigantesque projet de 840 millions de dollars comporte l'amélioration des voies, du matériel et des installations pour augmenter les hauteurs libres de manière à permettre également le passage de trains intermodaux à deux niveaux.

of track in 22 states and serves every major container port in the eastern United States.

“The Corridor is a measure of the growing competition that Montreal faces on the East Coast in a market where it has enjoyed some advantages,” said transportation analyst Paul Bingham, Economic Practice Leader with Wilbur Smith Associates, a global transportation consulting firm based in Columbia, South Carolina.

“However,” Mr. Bingham told *Maritime Magazine*, “the devil is in the details. One should not forget that gateway port selection is not just service times, but the all-in rates into Chicago.”

In recent years, the chief advantages accentuated by Montreal port officials have comprised the port's deep inland location, excellent intermodal links with the Midwest, and regular services by leading ocean carriers at competitive rates.

Charles Clowdis, Managing Director of Transportation at Washington-based IHS Global Insight, suggests the logistics impact of the Heartland Corridor will not only be felt in East Coast ports, but also at Gulf and West Coast ports. “It all boils down to assessing rates, services and efficiencies being added.”

Prior to the upgrade, NS freight trains either ran single stack from Norfolk to Columbus, Ohio or took a circuitous double-stack route via Harrisburg, PA before heading west to Chicago. While the route to Chicago via Harrisburg covers 1,264 miles, the route via the Heartland network covers 1,031 miles.

“Our goal strategically is to provide as many opportunities (as possible) for steamship partners,” John Heller, VP Intermodal at Norfolk Southern recently declared.

Mr. Heller affirmed that NS had no intention of dictating how shipping clients should access the NS network (either West Coast or East Coast), but that providing another point of access would be well received by many shippers – especially when Panama Canal expansion (scheduled for 2014) begins allowing a new generation of larger vessels through its locks.

Hampton Roads can handle large containerships due to deep water and lack of air draft limitations.

About half of the \$320 million Heartland Corridor project was supported by federal and state financial subsidies.

Meanwhile, rival U.S. carrier CSX Transportation is working on a similar public-private project to establish a more efficient rail route connecting ports on the mid-Atlantic coast and the Midwest. This big \$840 million undertaking involves upgrading tracks, equipment and facilities to provide clearance that would also permit the passage of double-stack intermodal trains.



Mary T. George

Federal Leda berthed at CHS, largest grain elevator at the Port of Duluth-Superior.

Le Federal Leda amarré à CHS, le plus grand silo du Port de Duluth-Superior.

Russian drought spells opportunity for Great Lakes ports

La sécheresse en Russie: une occasion à saisir pour les ports des Grands Lacs

Bill Beck

Les ports étasuniens des Grands Lacs de Duluth-Superior jusqu'à Toledo attendent de pied ferme une augmentation en flèche des exportations de blé et de maïs cette année et l'an prochain. La raison: la sécheresse persistante en Russie et en Ukraine qui a décimé les récoltes et forcé les dirigeants russes à suspendre temporairement les exportations de blé.

Depuis la chute du régime communiste il y a plus de 20 ans, la Russie était petit à petit redevenue un grand pays exportateur mondial de blé de printemps et de blé d'automne, pour la première fois depuis la chute des tsars il y a un siècle. Mais une sécheresse catastrophique à l'ouest des monts Oural et au sud de la mer Caspienne a décimé les récoltes de blé pour la seconde année consécutive.

U.S. Great Lakes ports from Duluth-Superior down to Toledo are steeling themselves for a surge in wheat and corn exports this year and next. The reason: Persistent drought across Russia and the Ukraine that has decimated yields and forced the Russian leaderships to temporarily suspend export wheat sales.

Since the fall of communism more than two decades ago, Russia has quietly become a major world exporter of spring and winter wheat, a position it last enjoyed under the Tsars a century ago. But a devastating drought west of the Ural Mountains and south to the Caspian Sea has decimated the Russian wheat crop for the second year in a row.

Marché des Grands Lacs



Les Grands Lacs via le Port de Québec

Port de transbordement pour le vrac
liquide et le vrac solide

Réseau ferroviaire disponible à tous les terminaux

Ouvert à l'année / 24 heures sur 24

Bienvenue aux navires de type Capesize et Panamax

15m

de profondeur d'eau à marée basse /

LE Port en eau profonde
à proximité des Grand Lacs

Wheat loading operation at Duluth-Superior.

Chargement du blé à Duluth-Superior.



Jerry Bielicki

La décision du gouvernement russe plus tôt cet été d'interdire les exportations de blé a pris au dépourvu des clients très fidèles de la Russie, comme l'Égypte et la Turquie, qui doivent maintenant trouver en catastrophe d'autres sources d'approvisionnement pour nourrir leurs populations. Grâce à une récolte record de blé aux États-Unis – et à des prix qui vont friser les 8 \$ le boisseau – le département de l'Agriculture des États-Unis estime que les réserves de blé du pays atteindront les 30 millions de tonnes le printemps prochain, près du quadruple de ce qu'elles étaient il y a à peine deux ans.

Avec des réserves aussi abondantes, il est probable qu'une bonne partie de ce blé va être expédié outre-mer via les ports des Grands Lacs. Les responsables canadiens et étasuniens de la Voie maritime du Saint-Laurent rapportent que les expéditions de grain par la Voie maritime ont totalisé 830 000 tonnes métriques en août, une hausse de plus de 50 % par rapport au même mois l'an dernier.

Une situation prometteuse pour Duluth-Superior

Selon Ron Johnson, directeur du Développement commercial à la Duluth Seaway Port Authority, des acheteurs de grain d'Égypte, de Turquie et d'Allemagne prennent déjà contact avec des fournisseurs de blé de printemps de la Tête des Grands Lacs. Le Port de Duluth-Superior reçoit des demandes de clients dont il n'entendait plus parler depuis 20 ans et le directeur du Port, Adolph Ojard, a indiqué que les réservations d'agents maritimes sont déjà en hausse de 25 % par rapport à la même période l'an dernier.

À long terme, les perspectives concernant les cargaisons de blé transitant par le port de Duluth-Superior sont peut-être encore meilleures. Les conditions de sécheresse qui affligent la Russie, l'Ukraine et le Kazakhstan contrastent avec les deux années les plus pluvieuses du dernier siècle qu'a connues le Haut-Midwest.

Les pluies ont tapissé de vert les Dakota, le Nebraska, l'est du Montana et le Kansas. Une grande partie du blé de printemps du nord de la région – spécialement des Dakota et de l'est du Montana – transite par Duluth-Superior. Les hydrologues pensent maintenant que la région entre peut-être dans un cycle de pluviosité à long terme, ce qui pourrait entraîner l'expansion des emblavures de blé au nord et à l'ouest et de maïs ainsi que de soja au nord dans le Dakota du Nord et en Saskatchewan. Le cas échéant, Duluth-Superior peut escompter une augmentation importante des cargaisons de grain dans les prochaines décennies. **M**

The Russian government's decision earlier this summer to embargo wheat exports has sent longtime Russian customers such as Egypt and Turkey scrambling for supplies to feed their populations. With a record wheat crop in the U.S. – and futures prices flirting with \$8 a bushel – the U.S. Department of Agriculture estimates there will be some 30 million tons of wheat in U.S. stockpiles next spring, almost quadruple the U.S. stockpiles just two years ago.

With stockpiles high, it's likely that much of that wheat will move overseas through Great Lakes ports. U.S. and Canadian St. Lawrence Seaway officials report that grain shipments through the Seaway in August totaled 830,000 metric tons, an increase of more than 50 percent compared to the same month last year.

Bright horizon for Duluth-Superior

Ron Johnson, Trade Development Director for the Duluth Seaway Port Authority, reported that grain buyers from Egypt, Turkey and Germany are already sourcing spring wheat from the Head of the Lakes. The Duluth-Superior Port is getting inquiries from customers it hasn't heard from in 20 years, and Port Director Adolph Ojard noted that vessel agent bookings are already up 25 percent over the same period last year.

Long term, the future for the Duluth-Superior port's shipment of wheat may be even brighter. The drought conditions that are plaguing Russia, the Ukraine and Kazakhstan contrast with the wettest two years in the Upper Midwest in the past century.

The rains have created a carpet of green across the Dakotas, Nebraska, eastern Montana and Kansas. Much of the spring wheat from the northern part of the region – particularly the Dakotas and eastern Montana – flows through Duluth-Superior. Hydrologists now suspect that the region is entering a long-term wet cycle, which could expand wheat acreage north and west, and corn and soybeans north into North Dakota and Saskatchewan. If that's the case, Duluth-Superior could be looking at significantly increased grain shipments for decades to come. **M**

1,600 kilometers closer inland

1,527 meters of berth space

60 hectares of terminal operations

9 high-speed Gantry Cranes

Modern fleet of container
handling equipment

Linked to all major rail & truck routes

Environmentally friendly

Secure

Cost-competitive lift rates

Certified ISO 14001

STRATEGIC LOCATION
COST EFFICIENT
RAPID TURNAROUND
YEAR-ROUND OPERATION



MONTREAL GATEWAY TERMINALS PARTNERSHIP

Box 360, Station K
Montreal (Quebec)
Canada H1N 3L3
Tel: 514.257.3040
Fax: 514.257.3056
adm@mtrtml.com
www.mtrtml.com



Montreal Gateway Terminals Partnership
Société Terminaux Montréal Gateway



Infrastructure expansion bolsters Canada's Asia-Pacific Gateway

L'expansion des infrastructures: un tonique pour la Porte de l'Asie-Pacifique

Leo Ryan

The container facility operated by Maher Terminals at Prince Rupert is pictured here in very busy operation at night.

Le terminal à conteneurs de Maher Terminals à Prince Rupert pendant une nuit très occupée



PRPA

Depuis le lancement en 2007 de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique pour laquelle les gouvernements fédéral et provinciaux ont dépensé des milliards de dollars, on assiste à une forte expansion des infrastructures logistiques dans l'ouest du Canada. Et ce n'est pas fini car le trafic portuaire à Vancouver et Prince Rupert amorçe une remontée après la récession de 2008-2009, grâce à la demande asiatique de carburants et de marchandises.

Parmi les principales réalisations en matière d'infrastructures logistiques, on peut citer: un terminal à conteneurs

Since the launching of the multi-billion dollar Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative in 2007, involving provincial as well as federal funding, there has been a major expansion of logistics infrastructure in western Canada. More is planned as port traffic in Vancouver and Prince Rupert bounces back from the 2008-2009 recession and Asian demand fuels Canadian commodity exports.

Among the highlights of infrastructure undertakings: a container terminal at Prince Rupert;



à Prince Rupert; l'achèvement en janvier dernier du troisième poste à quai de Deltaport qui porte à 3,7 millions de conteneurs EVP la capacité de manutention des terminaux de Port Metro Vancouver; l'amélioration des réseaux intermodaux du CN et du CP; l'inauguration d'un terminal intermodal à Prince George dans le nord de la Colombie-Britannique; et l'expansion majeure de l'Aéroport international de Vancouver.

L'été dernier également, le gouvernement du Manitoba a présenté un projet de loi pour se doter d'un grand « port intérieur » à l'Aéroport international de Winnipeg. Et en

last January's completion of the Deltaport Third Berth boosting Port Metro Vancouver's terminal handling capacity to 3.7 million TEUs ; strengthening of the CN and Canadian Pacific intermodal networks; an intermodal terminal at Prince George, northern British Columbia; big expansion of Vancouver International Airport.

This past summer has also seen the Manitoba government introduce legislation to build a big "inland port" around Winnipeg's international airport. And

juillet, Stockwell Day, ministre de la Porte d'entrée de l'Asie-Pacifique, a annoncé l'attribution de 21 millions de dollars pour la construction d'un nouveau pont ferroviaire et l'élargissement d'un passage inférieur afin d'améliorer l'accès aux terminaux Neptune et Lynnterm de Port Metro Vancouver.

Également pour améliorer la compétitivité de la porte canadienne de l'Asie-Pacifique, le CN a signé des ententes de performance avec les exploitants de terminaux à conteneurs de Vancouver et de Prince Rupert.

Dans son évaluation des différentes réalisations dans le domaine des infrastructures, Ruth Sol, présidente du Western Transportation Advisory Council (Westac), a donné une bonne note pour les progrès, mais voudrait qu'on lui garantisse que cela n'est qu'un début.

«Le leadership qu'a exercé le gouvernement fédéral avec l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique, a déclaré Mme Sol, a débouché sur des investissements fédéraux stratégiques dans les infrastructures et suscité également des investissements considérables de la part du secteur privé et des gouvernements provinciaux – qui ont financé des travaux achevés ou bien avancés. Les changements aux politiques ont aussi favorisé la fusion des trois ports et la création de Port Metro Vancouver, l'assouplissement des règles concernant le cabotage de conteneurs, l'élimination (non encore effective) du droit de 25 % perçu à l'importation de navires étrangers. Et l'Examen des services ferroviaires de transport de marchandises a été un catalyseur pour la conclusion de nouvelles ententes de service entre les chemins de fer d'une part et d'autre part les ports et leurs terminaux.»

«Le principal défi maintenant, d'affirmer Mme Sol, est de poursuivre sur notre élan et de s'assurer que l'initiative continue d'être stratégique et appuyée par des politiques et du financement ciblés afin de créer de puissants pôles intérieurs pour appuyer les corridors. Cela nécessite des efforts internationaux de marketing en Asie et en Amérique du Nord de même qu'un engagement public soutenu et des mesures d'atténuation dans les collectivités éprouvées par la congestion. Et cela exige enfin une collaboration et un dialogue soutenus entre tous les groupes intéressés.»

Le «Facteur Asie» stimule le trafic portuaire

D'autre part, comme c'était prévisible dans le contexte de la reprise

in July, Stockwell Day, Minister for the Asia-Pacific Gateway, announced the injection of \$21 million to build a new railway bridge and to widen an underpass to improve access to and from Port Metro Vancouver's Neptune and Lynnterm terminals.

Among other initiatives aimed at enhancing the competitiveness of Canada's Asia-Pacific Gateway, CN has signed performance agreements with Vancouver and Prince Rupert container terminal operators.

Assessing the various infrastructure developments, Ruth Sol, President of the Western Transportation Advisory Council (Westac), gives a thumbs-up on progress, but wants guarantees of more to come.

“Federal government leadership through the Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative,” Ms. Sol says, “has led to strategic federal infrastructure investments and leveraged considerable investments by the private sector and provincial governments – these are done or well advanced. Policy changes have also supported the merger of the three ports in Metro Vancouver, the expanded container cabotage rules, the end (still to be finalized) of the 25% import duty on foreign-built ships. And the Rail Freight Service Review has been a catalyst for new service agreements between railways and the ports and their terminals.”

“The biggest challenge now,” affirms Ms. Sol, “is to maintain momentum and to ensure the initiative continues to be strategic, with targeted funding and policies to develop powerful inland hubs in support of the corridors. It needs sustained international marketing efforts in Asia and North America. It needs sustained public engagement and remediation in



Expanding trade with Asia is sparking substantial container terminal activity at Port Metro Vancouver.

Le commerce avec l'Asie génère beaucoup d'activité aux terminaux à conteneurs de Port Metro Vancouver.



Working to earn your business.

Port Metro Vancouver is Canada's largest and most diversified port. Maintaining relationships to respond to your needs, developing supply chain improvements with our partners and ensuring port capacity, now and in the future, are just some of the contributions you can expect from Port Metro Vancouver. For more information, visit portmetrovancover.com

Canada



PORT METRO
vancouver

portmetrovancover.com

économique mondiale, le «Facteur Asie» profite clairement aux ports de la côte Ouest, surtout Port Metro Vancouver et Prince Rupert.

Les données statistiques de la première moitié de 2010 montrent qu'à 8 millions de tonnes, les cargaisons totales à Prince Rupert sont en hausse de près de 50 % par rapport à 2009. Les expéditions de charbon, de charbon cokéifiable et de coke de pétrole ont presque triplé. Les mouvements conteneurisés ont grimpé de 61 %, à 158 000 conteneurs EVP. La croissance des cargaisons conteneurisées a été largement alimentée par les charges de retour de produits à base de matières premières (aluminium, grumes et bois d'œuvre du nord de la Colombie-Britannique) expédiés en Chine.

Pour Shaun Stevenson, vice-président, Marketing et développement des affaires au Port de Prince Rupert, l'investissement d'Ottawa dans le premier terminal à conteneurs du port et le lancement de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique ont insufflé une nouvelle vie aux ports de la Colombie-Britannique. «C'est l'une des rares initiatives à avoir suscité une mobilisation des gouvernements fédéral et provinciaux ainsi que des principaux intervenants: les chemins de fer, les ports et les exploitants de terminaux qui ont tous uni leurs efforts pour développer la capacité et désengorger le système ainsi que pour faire la promotion des atouts et des capacités qui font la force de la côte ouest du Canada.»

À la plus importante porte maritime du Canada, Port Metro Vancouver (PMV), les chiffres de mi-année confirment que 2010 continue sur la même lancée, avec une augmentation globale de volume de 20 %, à 58,4 millions de tonnes. Le trafic de vrac a augmenté de 22 % grâce à la forte demande des pays asiatiques pour des produits de base comme la potasse et le charbon. Les cargaisons conteneurisées ont affiché une croissance de 12 % à cause de la forte demande de biens de consommation importés d'Asie. Le tonnage total des mouvements provenant de l'étranger a grimpé de près de 20 % – à la faveur principalement d'une hausse des exportations vers les économies asiatiques en expansion.

Interviewé plus tôt cette année par *Canada Maritime*, Robin Silvester, président-directeur général de PMV, a estimé qu'en 2010, les cargaisons totales devraient augmenter d'environ 8 % avant de revenir au niveau de 2008 (115 millions de tonnes) en 2011.

Prenant la parole à une conférence maritime à Montréal en septembre, Peter Xotta, vice-président, Planification et développement à PMV, a donné quelques précisions concernant d'importants investissements additionnels dans les infrastructures qui sont au programme.

«Nous nous employons actuellement à diriger, développer ou financer 17 projets terrestres séparés qui devraient être réalisés d'ici quatre ans, ou encore à fournir du savoir-faire à cet égard.»

«Chacun de ces projets, a souligné M. Xotta, est destiné à attirer des investissements publics et privés dans notre Porte, éliminer les goulots d'étranglement routiers et ferroviaires, réduire la congestion et accélérer l'acheminement des marchandises jusqu'aux marchés. Pour ces seuls projets, les investissements totaux de tous les partenaires dépassent les 700 millions de dollars.»

Leo Quigley a contribué à la rédaction du présent article.

communities negatively impacted by congestion. And it needs sustained collaboration and dialogue among all stakeholder groups.”

Asia factor boosts port traffic

Meanwhile, as anticipated within the context of the global economic recovery, the Asia Factor is clearly benefiting ports on the West Coast, notably Port Metro Vancouver and Prince Rupert.

First half 2010 statistics show Prince Rupert's total cargo up nearly 50% from a year earlier at 8 million tonnes. Coal, coking coal, and petroleum coke shipments have more than tripled. Container traffic increased 61% to 158,000 TEUs. Much of the growth in containerized cargo has been fueled by the backhaul of resource-based commodities to China, including northern BC lumber, logs and aluminum.

For Shaun Stevenson, Vice-President, Marketing & Business Development at the port of Prince Rupert, Ottawa's investment in the port's first container terminal and the launch of Asia-Pacific Gateway Initiative have given new life to the northern British Columbia port. “It is one of the few initiatives we have seen where there has been an alignment of both the federal and provincial governments along with the key players: the railways, ports, and terminal operators all working to develop capacity and de-bottleneck the system and, also, to promote the attributes and the capacities that position the West Coast of Canada pretty strongly.”

At Canada's largest maritime gateway, Port Metro Vancouver (PMV), the mid-year tally confirms that 2010 is building momentum, with an overall volume increase of 20% to 58.4 million tonnes. Bulk traffic was up 22% thanks to strong demand in Asian countries for Canadian commodities like potash and coal. Container cargo increased 12% thanks to brisk demand for imported consumer goods from Asia. Total foreign throughput climbed by nearly 20% - with rising foreign exports to growing Asian economies paving the way.

Interviewed earlier this year by *Canada Maritime*, Robin Silvester, PMV's President and CEO, estimated that total cargo in 2010 should increase by about 8% and recapture its 2008 level (115 million tonnes) in 2011.

Speaking at a maritime conference in Montreal in September, Peter Xotta, PMV Vice-President of Planning and Development, gave details on significant additional infrastructure investments on the agenda.

“We are currently involved in leading, developing, funding or contributing expertise to 17 separate land-side projects scheduled for completion within the next four years,” he said.

“Everyone of these projects,” Xottra stressed, “is designed to leverage public and private investment in our Gateway, to eliminate road and rail bottlenecks, to reduce congestion, and to speed goods to market. The total investment from all funding partners in these projects alone is more than \$700 million.”

Leo Quigley contributed to this report.

Canadian shippers face logistical challenges in growing trade with Asia

Des problèmes logistiques pour les expéditeurs canadiens



Aerial view of Port Metro Vancouver, the biggest maritime gateway in Canada's transpacific trade.

Vue aérienne de Port Metro Vancouver, principal porte maritime du Canada pour le commerce transpacifique.

Leo Ryan

Après un déclin modéré des échanges canadiens avec l'Asie en 2009 à cause des effets de la récession mondiale qui étaient encore ressentis, on assiste à un redressement alors que la Chine, devenue le deuxième partenaire commercial du Canada après les États-Unis, retient particulièrement l'attention. D'ailleurs, l'Organisation mondiale du commerce de Genève a révisé cet automne ses prévisions. Elle prévoit désormais en 2010 une croissance du commerce mondial de 13,5 % menée par les pays en développement d'Europe et d'Asie avec une croissance attendue de 16,5 %.

Following a moderate decline in Canadian trade with Asia in 2009, when the global recession was still being felt, an upward momentum has returned, with China, today Canada's second biggest trading partner after the United States, dominating attention. Indeed, the World Trade Organization in Geneva this fall revised its forecasts for world trade growth in 2010 to 13.5% as developing countries in Asia and Europe lead the way with an expected increase of 16.5%.

Within the above context, the post-recession global shipping environment is characterized by a still



The post-recession environment is highlighted by a greater concentration of the Asia trades.

L'environnement post-récession est caractérisé par une plus grande importance du commerce avec l'Asie.

Dans ce contexte, l'environnement de transport maritime mondial post-récession est marqué par une concentration accrue sur les échanges avec l'Asie. Toutefois, à cause de la volatilité des taux de fret et des problèmes logistiques, il s'agit d'une période particulièrement difficile pour les importateurs et exportateurs canadiens.

Selon Bob Ballantyne, président de l'Association canadienne du transport industriel: «Bien des expéditeurs s'inquiètent de la montée en flèche des taux de fret et de la capacité qui ne croît pas au même rythme que la demande.»

Pour les taux de fret, les changements ont été radicaux. Les prix à l'exportation ont plus que doublé et les prix à l'importation, plus que triplé par rapport à 2009.

Le prix moyen du transport vers l'ouest d'un conteneur de 40 pieds de Vancouver à Shanghai frise actuellement les 1 450 \$US contre 450 \$ environ pendant le pire scénario de la récession de 2008-2009. Pour un envoi vers l'est de Shanghai à Vancouver, le prix oscille autour de 3 000 \$US comparativement à un bas prix précédent d'environ 900 \$.

Une autre tendance assez nouvelle et apparemment durable qui a une incidence sur les contraintes de la livraison du juste-à-temps et oblige les destinataires à adapter leurs calendriers est celle de la navigation à allure réduite dite «économique» que les lignes de navigation adoptent pour

greater concentration on the Asia trades. However, for Canadian importers and exporters, these have been especially challenging times due to volatile freight rates and logistical headaches.

“A lot of shippers are concerned over rapidly escalating freight rates and the fact that capacity is not ramping up as quickly as demand,” declares Bob Ballantyne, President of the Canadian Industrial Transportation Association.

On the freight rate front, the changes have been drastic. Export rates are more than double and import rates more than triple 2009 levels.

The average charge for transporting a westbound 40-ft container from Vancouver to Shanghai runs these days in the neighbourhood of US\$1,450 compared with about \$450 per unit during the worst case, recession scenario of 2008-2009. On an eastbound shipment from Shanghai to Vancouver, the rate hovers around US\$3,000 versus a previous low of about \$900.

Another relatively new and apparently lasting trend which is impacting on just-in-time delivery constraints, requiring schedule adjustments by consignees, is that of slow or 'economic' steaming by shipping lines to reduce fuel costs and emissions.

réduire leurs coûts de carburant et leurs émissions.

Les transitaires, eux, citent les pénuries de matériel et le déséquilibre persistant du commerce est-ouest dans le Pacifique comme leur principale source de préoccupation.

À cet égard, Garry Mooney, vice-président au bureau de Vancouver de Gillespie-Munro, résume ainsi la situation: «De quoi s'agit-il? Trois choses – capacité, capacité et capacité. Les transporteurs limitent encore leur capacité et en fait, ils réexpédient des conteneurs vides en Chine au lieu d'utiliser l'espace et le matériel pour les exportations canadiennes. Malgré l'augmentation des taux, on veut toujours renvoyer les conteneurs en Chine le plus vite possible afin qu'on puisse s'en servir en Asie pour charger les exportations.»

Selon M. Mooney, à cause de la pénurie mondiale de conteneurs, les transporteurs ne veulent pas que leur matériel reste inutilisé dans un port où il ne leur rapporte rien et gonfle leurs coûts.

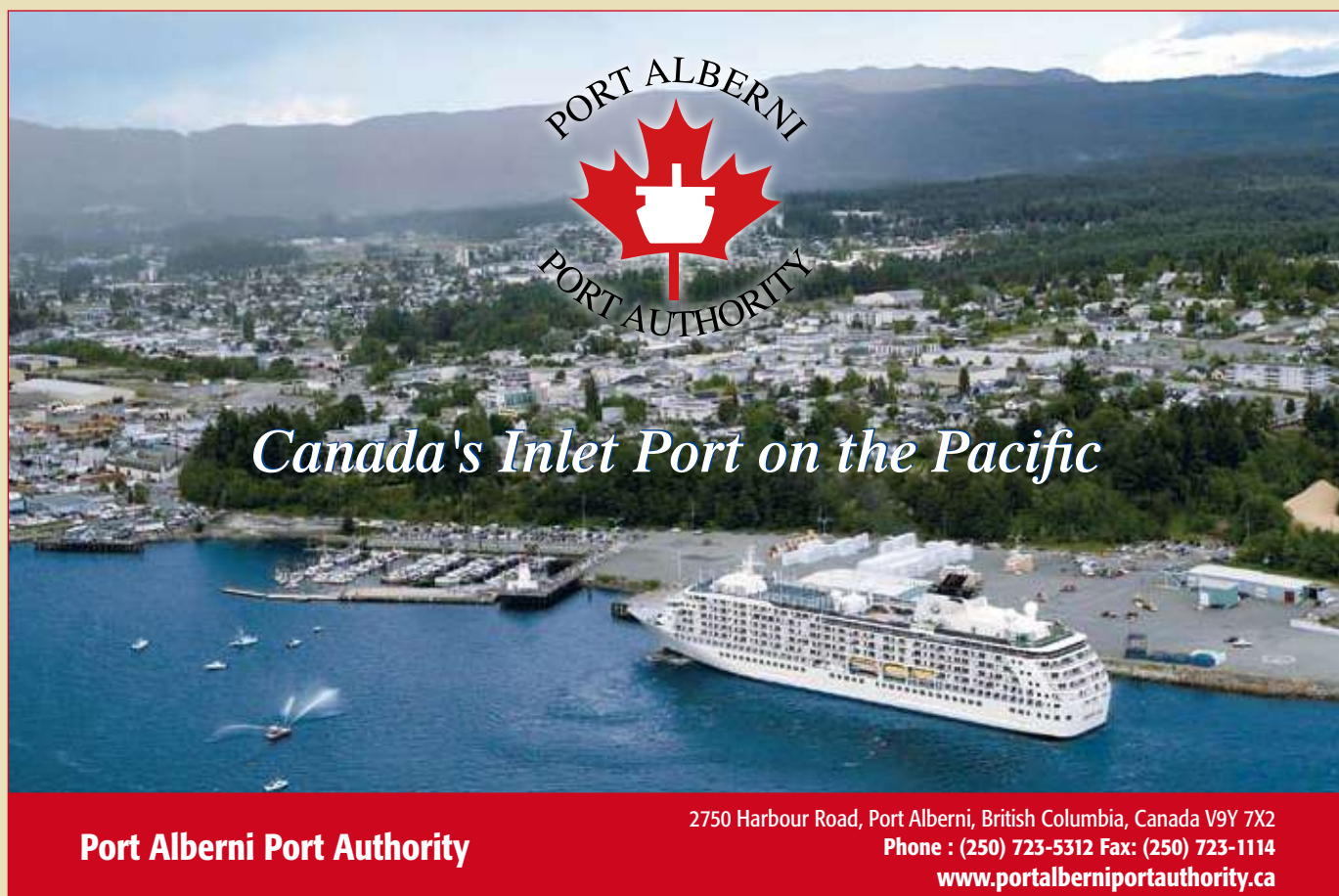
«Bon nombre de produits d'exportation canadiens, a déclaré M. Mooney, nécessitent de plus longues périodes de stockage gratuit à destination – parfois jusqu'à 21 jours. Dans un marché où on a un urgent besoin de conteneurs vides, le transporteur préfère renoncer au produit des exportations pour que son matériel ne soit pas immobilisé pendant de longues périodes. Mieux vaut retourner le

Freight forwarders point to equipment shortages and the continued imbalance of east-west trade across the Pacific as their most serious concern.

In this connection, Garry Mooney, Vice-President, Vancouver office of the Gillespie-Munro, sums matters up as follows: "What's that line? Three things – Capacity, Capacity and Capacity. Carriers are still restricting capacity and in fact have been shipping empty containers back to China rather than use the space and equipment for Canadian exports. Despite the increased rates, there is still a desire to get the containers back to China as fast as possible to get them back in the Asian market to load exports."

Mr. Mooney said that the worldwide container equipment shortage is forcing carriers to make sure their equipment is not sitting idle in a port where it will earn them no revenue and increase their costs.

"Many Canadian export products," Mr. Mooney said, "require extended free detention time at destination - in some cases up to 21 days. From a carrier's perspective, it is better to forgo the export revenue if your equipment will be tied up for extended periods in the market where you need the empties the most. Better to ship empty and supply the containers to the export demand in China."



PORT ALBERNI
PORT AUTHORITY

Canada's Inlet Port on the Pacific

Port Alberni Port Authority

2750 Harbour Road, Port Alberni, British Columbia, Canada V9Y 7X2
Phone : (250) 723-5312 Fax: (250) 723-1114
www.portalberniportauthority.ca

Investissement dans un projet vert à Prince Rupert

Le gouvernement fédéral a annoncé en septembre qu'il allait investir 2,5 millions de dollars au terminal Fairview à Prince Rupert afin de fournir une alimentation électrique à quai aux porte-conteneurs au moyen d'un système de câbles électriques. Prince Rupert sera le premier port du Canada à alimenter à quai des porte-conteneurs. Le système devrait être opérationnel au début de 2011.

«Ce projet fera la promotion de solutions de transport de marchandises plus écologiques auprès des Canadiens et améliorera beaucoup localement la qualité de l'air», a déclaré Stockwell Day, ministre de la Porte d'entrée de l'Asie-Pacifique.

Ce projet devrait réduire localement les émissions de gaz à effet de serre de plus de 4 000 tonnes et les principaux contaminants atmosphériques de 160 tonnes annuellement en permettant aux porte-conteneurs d'arrêter leurs moteurs pour se raccorder au réseau électrique.

Dans le cadre du Programme d'alimentation à quai des navires, Transports Canada consacrera 1,8 million de dollars à ce projet. Ce montant s'ajoute aux 700 000 \$ versés par Diversification de l'économie de l'Ouest Canada, aux 200 000 \$ du gouvernement de la Colombie-Britannique et aux 900 000 \$ provenant de l'Administration portuaire de Prince Rupert et de ses partenaires, le CN et Maher Terminals.

Investment in Green project at Prince Rupert

The federal government in September announced a \$2.5 million investment in Prince Rupert's Fairview Terminal project to provide shore power capacity to container ships through an electric cable management system. It will be the first Canadian port to offer shore power to container vessels, with the system scheduled to begin in early 2011.

"This project will promote greener freight transportation alternatives for Canadians and significantly improve local air quality," said Stockwell Day, federal Minister for the Asia-Pacific Gateway.

The project is expected to reduce local greenhouse gas emissions by up to 4,000 tonnes and criteria air contaminants by 160 tonnes annually by allowing containerships to shut down their engines and connect to the port's electrical grid while docked.

Under the Marine Shore Power Program, Transport Canada will contribute \$1.8 million and Western Economic Diversification Canada will contribute \$700,000. The B.C. government is contributing \$200,000, while another \$900,000 is being contributed by the Prince Rupert Port Authority and its partners, CN and Maher Terminals.

conteneur vide en Chine pour répondre à la demande à l'exportation.

«Le marché à l'importation n'est pas différent. Il y a assurément un besoin de capacité plus grand pour des envois de Chine vers l'Amérique du Nord.»

Parlant des tendances actuelles, le capitaine Stephen Brown, président de la Chamber of Shipping of British Columbia, a laissé entendre que «les expéditeurs et les transporteurs ont été un peu pris par surprise cette année par la reprise très rapide du commerce dans les deux sens entre la Chine, l'Europe et les Amériques. Cet afflux de cargaison ralentit maintenant – probablement parce que des transporteurs transpacifiques remettent en service quelques bâtiments de 35 000 EVP par semaine dans le couloir commercial transpacifique et à cause de ce qui paraît être un léger déclin de la demande de cargaisons dans les deux sens».

Compte tenu du rétrécissement de la capacité et de l'offre de matériel, le capitaine Brown déclare que s'il est «malheureux» que les taux de fret aient augmenté, «il

«The import market is no different. There is a definite need for more capacity out of China to North America.»

Commenting on current trends, Capt. Stephen Brown, president of the Chamber of Shipping of British Columbia, suggests that "both shippers and carriers were caught a little flat-footed earlier this year with such a dramatic resurgence of both eastbound and westbound trade between China, Europe and the Americas. That wave of cargo flows is now dwindling – likely thanks to the combination of Transpacific carriers re-introducing some 35,000 TEUs per week back into the Transpacific trade lane as well as what looks to be a slightly declining demand of cargo in both directions."

Amidst tightened capacity and equipment supply, Capt. Brown agrees it is "unfortunate" that freight rates have risen, but considers that "rate levels needed to be increased to maintain viable and sustainable container services."

fallait qu'ils le soient pour assurer le maintien de services conteneurisés viables et durables».

Liens plus étroits entre le Canada et la Chine

À l'heure actuelle, l'Asie, Chine, Corée du Sud et Japon en tête, fournit environ 17 % du commerce extérieur bilatéral du Canada. Les produits canadiens alimentent les usines chinoises et les biens de consommation conteneurisés chinois affluent dans le commerce au détail du Canada.

De 2005 à 2009, les échanges bilatéraux Canada-Chine sont passés de 37 à plus de 51 milliards de dollars, les importations triplant les exportations. Si substantiels que soient ces volumes, les exportateurs canadiens n'ont pas réussi à accroître leur part des échanges avec la Chine comparativement aux exportateurs d'autres pays.

Tout comme le gouvernement libéral qui l'a précédé, le gouvernement conservateur attache beaucoup d'importance à l'intensification du commerce avec l'Asie, comme en témoignent les visites officielles du premier ministre Harper et, plus récemment, en juin dernier, les voyages au Japon et en Chine du ministre du Commerce international, Peter Van Loan.

Pendant ce temps, la Fondation Asie-Pacifique du Canada à Vancouver surveille depuis longtemps de très près les relations bilatérales du Canada avec l'Asie. Yuen Pau Woo, président-directeur général de la Fondation, a offert en juin dernier une vue d'ensemble de l'évolution des rapports Chine-Canada à l'occasion de la visite du président chinois Hu Jintao pour assister au sommet du G20 à Toronto.

«Au bout de 40 ans, la relation Canada-Chine arrive à peine à maturité», a commenté Yuen Pau Woo.

Il a rappelé qu'il y avait eu une importante immigration chinoise vers la côte Ouest. La population d'origine chinoise du Canada atteint aujourd'hui les 2 millions, et environ 400 000 citoyens canadiens vivent en Chine continentale, à Hong Kong et à Taiwan.

Selon Yuen Pau Woo, la Chine va continuer d'être un marché en expansion capital pour l'exportation des ressources canadiennes. Toutefois, la nouvelle frontière de la collaboration bilatérale, ce sont les investissements chinois au Canada. On a assisté dernièrement à des percées pour d'importants investissements chinois dans Teck Resources ainsi que dans les sables bitumineux albertains.

«Ces investissements ne sont probablement que la pointe de l'iceberg», a déclaré Yuen Pau Woo. Les derniers mois ont confirmé cette tendance, puisque des entreprises d'État chinoises sont venues se joindre aux multiples manifestations d'intérêt international pour une participation dans le florissant secteur de la potasse en Saskatchewan.

Selon le président de la Fondation Asie-Pacifique, si les investissements chinois dans le secteur des ressources au Canada sont jugés profitables, «l'attention des investisseurs chinois va inévitablement se porter vers d'autres industries canadiennes».

Growing Canada-China ties

At present, Asia represents about 17% of Canada's two-way foreign merchandise trade, led by China, Japan and South Korea. Canadian commodities are feeding Chinese factories and containerized Chinese consumer goods are flowing to Canadian retail outlets.

Between 2005 and 2009, Canada-China bilateral trade has climbed from \$37 billion to over \$51 billion, with imports outstripping exports by 3 to 1. While this volume is substantial, Canadian exporters have not managed to increase market share in China compared with exporters from other countries.

Like the previous Liberal government, the Conservative government has given considerable emphasis to bolstering trade with Asia. This has been underscored by state visits of Prime Minister Harper and, more recently, this past June, by trips to Japan and China by Peter Van Loan, Minister of International Trade.

Meanwhile, keeping especially close watch on bilateral Canadian relations with Asia for many years has been the Asia Pacific Foundation of Canada in Vancouver. Yuen Pau Woo, President and CEO of the Foundation, offered an overview last June of the evolution of China-Canada ties on the occasion of the visit of Chinese President Hu Jintao while attending the G20 summit in Toronto.

«At 40, the Canada-China relationship is only just beginning to mature», commented Yuen Pau Woo.

In his overview, he recalled that there has been substantial Chinese migration to the West Coast. The ethnic Chinese population in Canada today numbers around 2 million, while up to 400,000 Canadian citizens live in mainland China, Hong Kong and Taiwan.

According to Yuen Pau Woo, China will continue to be a vital growth market for Canadian resource exports. But the new frontier for bilateral cooperation is Chinese investment in Canada. The past few years have seen breakthroughs for big Chinese investments in Teck Resources and in the Alberta tar sands.

«It is likely that these investments are only the tip of the iceberg», Yuen Pau Woo stated. The past few months have confirmed this trend, as Chinese state interests have joined the huge international overtures for a stake in Saskatchewan's mighty potash sector.

If Chinese investments in the Canadian resource sector are deemed to be successful, the head of the Asia Pacific Foundation suggests that «the attention of Chinese investors will inevitably be drawn to other Canadian industries.»

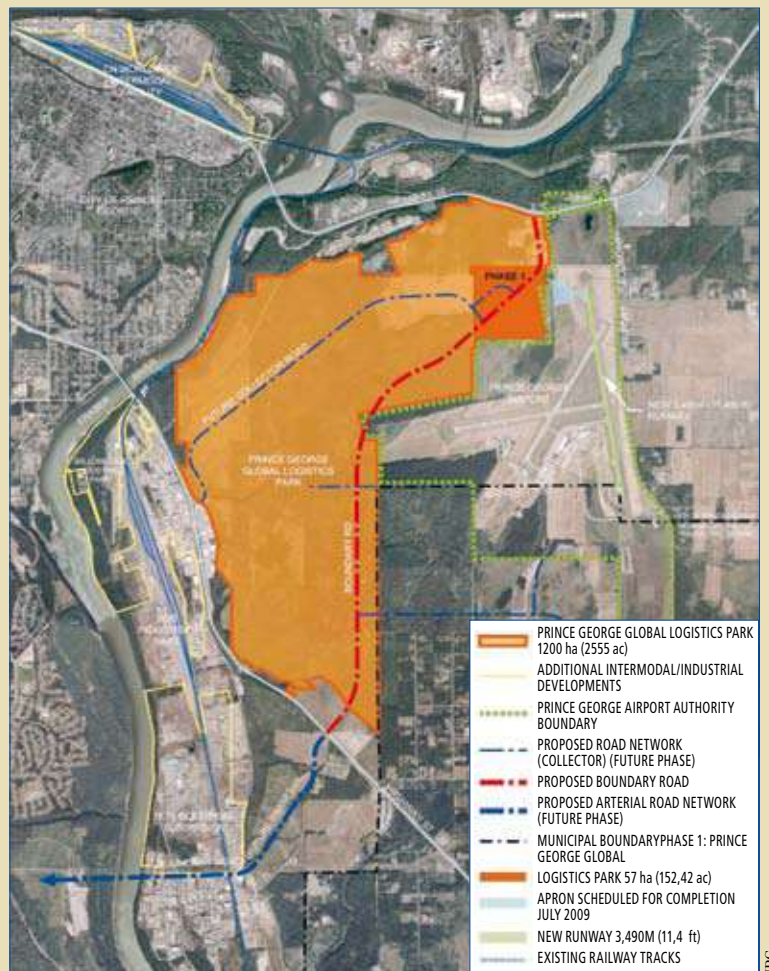
Prince George: an emerging transpacific logistics alternative

Prince George: nouvelle option logistique transpacifique

Leo Ryan

Northern British Columbia's largest city has launched a dynamic campaign to promote trade with China-led Asia.

La plus grande ville du nord de la Colombie-Britannique a lancé une campagne dynamique de promotion du commerce avec l'Asie, surtout la Chine.



Prince George, la plus grande ville du nord de la Colombie-Britannique, se transforme rapidement: jusque-là pôle régional, elle devient une porte stratégique pour les échanges entre l'Asie-Pacifique et les marchés nord-américains.

Les 83 000 habitants de Prince George vivent de l'exploitation des ressources (surtout les produits forestiers) et d'une économie du savoir. D'importants projets de développement sont en cours dans la ville. Ce qui saute aux yeux, c'est la présence de milliers d'étudiants canadiens et étrangers qui fréquentent l'Université du Nord de la Colombie-Britannique et le College of New Caledonia.

La participation aux missions de Team Northern British Columbia en Chine en 2008 et en septembre dernier témoigne bien de l'intérêt croissant que les entreprises de Prince George témoignent aux marchés asiatiques.

«La mobilisation locale pour nos projets d'expansion a été exceptionnelle», déclarait au *Magazine* Tim McEwan, président-directeur général d'Initiatives Prince George (IPG). «Il n'y a pas de guerre de clocher – tout le monde veut que la réussite soit complète.»

«Notre corridor logistique qui offre la plus courte distance jusqu'à l'Asie est de plus en plus connu», a déclaré M. McEwan.

Son groupe a collaboré étroitement avec la municipalité de Prince George en vue d'obtenir un financement gouvernemental pour la construction du raccordement du chemin Boundary, une artère de 6,6 km qui traverse le parc logistique pour joindre la route 16 à l'est à la route 97 au sud. Cette artère est un élément essentiel au développement du parc logistique global de Prince George qui englobe 3 000 acres de terrains voisins de l'aéroport

Prince George, northern British Columbia's biggest city, is rapidly transforming itself from a regional hub into a strategic transportation gateway between Asia-Pacific and North American markets.

Home to some 83,000 people, Prince George is a resource-based (mainly forest products), knowledge economy where significant development projects are in progress. Highly visible are the thousands of international and Canadian students attending the University of Northern British Columbia and the College of New Caledonia.

The growing Asia focus of the Prince George business sector has been underscored by its participation in Team Northern British Columbia missions to China in 2008 and this past September.

«The level of local commitment to our expansion projects has been exceptionally strong», Tim McEwan, President and Chief Executive Officer of Initiatives Prince George (IPG), told *Maritime Magazine*. «There are no turf wars – everyone wants to see success.»

«Our whole logistics corridor offering the shortest distance to Asia is becoming well understood», Mr. McEwan said.

His group has worked closely with the City of Prince George to secure government funding for the Boundary Road Connector, a 6.6 km arterial road going through the logistics park and joining Highway 16 east with Highway 97 south. The road is a lynch-pin to full development of the

destinés au développement industriel léger.

«Il s'agira de la première phase de la construction d'un futur boulevard périphérique qui évacuera la circulation industrielle lourde de la ville et réduira les émissions de particules», d'ajouter M. McEwan.

Cela fait partie d'un plan stratégique triennal en vue d'améliorer la qualité de l'air dans le bassin atmosphérique confiné de la ville.

Ce qui a surtout commencé à retenir l'attention des expéditeurs, c'est l'inauguration du Centre de distribution intermodal de CN Worldwide en novembre 2007. C'est aujourd'hui un centre de distribution en pleine expansion pour les cargaisons conteneurisées de bois, de pâte et d'autres produits à valeur ajoutée.

Les installations de 20 millions de dollars desservent des marchés intérieurs et internationaux via le vaste réseau ferroviaire transcontinental du CN qui relie Prince Rupert, Vancouver et les ports de l'est du Canada aux terminaux intermodaux de Chicago et de Memphis ainsi qu'à d'autres centres de transport importants des États-Unis.

Située à la jonction de routes principales et de réseaux ferroviaires, Prince George se trouve sur la route terrestre/maritime la plus courte reliant l'Amérique du Nord à la Chine, à la Corée et au Japon, grâce à des fournisseurs de transport comme le CN, Maher Terminals et COSCO.

L'Aéroport international de Prince George (YXS) a la caractéristique de posséder la troisième plus longue piste au Canada (11 400 pieds) et il offre une solution de rechange sans congestion à Anchorage, Alaska, pour les services d'escale et de ravitaillement en carburant des avions cargos des liaisons transpacifiques.

Prince George Global Logistics Park, which comprises 3,000 acres of land near the airport for light industrial development.

"It will provide the first phase of an eventual ring road around the city, removing heavy industrial traffic and reducing particulate emissions," Mr. McEwan added.

The latter constitutes part of a three-year strategic plan to improve air quality within the city's confined airshed.

What notably began to draw the attention of shippers was the launching of the Prince George Worldwide Distribution and Intermodal Centre in November, 2007. It is today a growing export distribution centre for containerized shipments of wood, pulp and other value-added products.

The \$20 million facility services domestic and international markets through the extensive CN rail transcontinental system which connects to Prince Rupert, Vancouver, and Eastern Canadian ports as well as intermodal terminals in Chicago, Memphis and other important U.S. transportation centres.

Located at the junction of major highway and rail networks, Prince George is on the shortest sea/land route linking North America to China, Korea and Japan, thanks to such transportation providers as CN, Maher Terminals and COSCO.

Prince George International Airport (YXS) has the distinction of possessing the third longest runway in Canada (11,400 feet) and acts as a congestion-free alternative to Anchorage, Alaska for air cargo transpacific refueling and ground-handling services.

Introducing Canada's Newest Gateway

One of the longest commercial runways in Canada, a new 3,000 acre Global Logistics Park, North America's deepest natural harbour and the fastest rail link to Chicago and Memphis – the North Pacific Transportation Corridor is the most exciting transportation project in North America and offers logistics solutions for all modes.



INITIATIVES
PRINCE GEORGE
www.initiativespg.com

 **YXS**
Your Logistics Connection
www.pgairport.ca



Alison Bates

Harmac Pulp Mill on Vancouver Island showing activity.

L'usine de pâte Harmac en activité sur l'île de Vancouver.

Fragile relance du secteur forestier de la C.-B. grâce aux exportations de papier

Pulp exports lead fragile B.C. forestry sector recovery

Alison Bates

Alors que 2010 tire à sa fin, une reprise fragile s'installe timidement dans certains marchés d'exportation des produits forestiers de la C.-B. après quelques années difficiles. C'est dans les pâtes et papier que la relance est la plus marquée, grâce surtout à la forte demande en Chine.

«Il y a beaucoup de transport de pâte», déclarait fin septembre au *Maritime Magazine* Mike Douet, propriétaire de Northgate Terminals Ltd. Le tremblement de terre qui a dévasté le Chili en février a aussi influé sur les cours mondiaux de la pâte, ce qui a profité à la C.-B.

M. Douet a déclaré que pendant la récession, il n'y avait pas assez de conteneurs pour les exportations et les prix étaient si élevés qu'on a commencé à exporter la pâte comme marchandise diverse aux terminaux Lynnterm et Squamish. Le transport de la pâte par conteneurs reprend peu à peu, mais les prix restent élevés.

M. Douet, qui dirige un centre d'entreposage et de transbordement, a aussi dû faire d'importants changements dans son personnel. La récession lui a enlevé quelques-uns de ses plus gros clients, dont la papeterie d'Abitibi-Bowater et

A fragile recovery is creeping into some forestry export markets in B.C. in late 2010, after a brutal couple of years. The pulp & paper industry is recovering the most, thanks mainly to stronger demand from China.

"A lot of pulp is moving now," Mike Douet, owner of Northgate Terminals Ltd., told *Maritime Magazine* at the end of September. Chile's devastating earthquake in February also affected global pulp markets, benefiting B.C. pulp sources.

He said that during the recession, there weren't enough containers for exports and rates were so high that export pulp went breakbulk again at Lynnterm and Squamish terminals. Pulp is slowly moving back into containers, but rates are still high.

Mr. Douet, who runs a warehousing and transload facility, also had to make major personnel changes. The recession took out some of his largest customers, including Mackenzie's Pope & Talbot's pulp mill and Abitibi-Bowater's paper mill. Quesnel River Pulp Mill is now his main customer.

l'usine de pâte de Pope & Talbot à Mackenzie. L'usine de pâte de Quesnel River est désormais son principal client.

Les survivants surveillent de près les coûts de transport et M. Douet a constaté qu'il devait se rapprocher de Deltaport, le plus grand terminal à conteneurs de Vancouver. En novembre, après 29 ans à North Vancouver, il manutentionnera les panneaux, le papier et la pâte dans de spacieuses installations de 116 000 pieds carrés à Tilbury, Delta.

Il y a eu cette année d'autres changements importants: Paper Excellence, groupe commercial du géant du papier Sinar Mas Group, a acheté l'usine de pâte fermée de Mackenzie et accepté d'acquiescer les actifs de Howe Sound Pulp and Paper. Pendant ce temps, Catalyst fermait ses usines de pâte d'Elk Falls et cessait le recyclage du papier à Coquitlam.

Perspectives concernant le sciage

Le secteur du sciage de Colombie-Britannique dépend énormément du marché de l'habitation aux États-Unis qui demeure stagnant. Les statistiques du gouvernement de la C.-B. montrent que les exportations de sciage résineux vers les États-Unis ont chuté, passant de 28,66 millions de mètres cubes (sommet en 2005) à 11,86 millions de mètres cubes en 2009.

La bonne nouvelle, c'est que les exportations de C.-B. vers la Chine augmentent en flèche, elles sont passées de 251 254 mètres cubes en 2005 à 2,5 millions de mètres cubes en 2009 et elles devraient probablement atteindre les 3,5 millions de mètres cubes d'ici la fin de 2010.

En septembre, une commande chinoise de bois de construction a incité Western Forest Products à remettre en activité sa scierie de Ladysmith sur l'île de Vancouver, arrêtée depuis deux ans.

Un rapport du Conference Board of Canada publié en août mentionne aussi qu'une grande partie du secteur des produits du bois canadien a retrouvé la rentabilité cette année grâce à une plus forte demande, à la réduction des coûts et à des prix plus élevés.

La West Fraser Timber Co. Ltd. a déclaré un bénéfice net de 96,8 millions dans les deux premiers trimestres de 2010, contre des pertes de 340,8 millions pour l'ensemble de 2009. Canfor Corporation a aussi

Those that survived are watching transportation costs closely, and Mr. Douet realized he needed to move nearer to Deltaport, Vancouver's largest container terminal. By November, after 29 years in North Vancouver, he'll be handling panel, paper and pulp at a bigger 116,000 square facility in Tilbury, Delta.

This year has seen other major changes: Paper Excellence, a business unit of paper giant Sinar Mas Group, bought the idled pulp mill in Mackenzie and agreed to buy the assets of Howe Sound Pulp and Paper. Meanwhile, Catalyst closed its Elk Falls paper mills and Coquitlam paper recycling operations.

Lumber outlook

B.C. lumber is heavily dependent on the U.S. housing market, which is still stagnant. B.C. government stats show that exports of softwood lumber to the U.S. slumped from 28.66 million cubic metres at its peak in 2005 to 11.86 million cu. metres in 2009.

The good news is that B.C. exports to China are growing rapidly, up from 251,254 cu. metres in 2005 to 2.50 million cu. metres in 2009, and likely to reach 3.5 million cu. metres by the end of 2010.

In September, a Chinese order for construction lumber prompted Western Forest Products to restart its Ladysmith sawmill on Vancouver Island after being idled for two years.

A Conference Board of Canada report released in August also noted that much of Canada's wood-products sector returned to profitability this year, due to increased demand, cost-cutting and higher prices.

West Fraser Timber Co. Ltd. posted a profit of \$96.8 million in the first two quarters of 2010, compared with losses of \$340.8 million for the whole of 2009. Canfor

Pulp shipments in the process of being loaded at Port Metro Vancouver.

Chargement de cargaisons de pâte à Port Metro Vancouver.



indiqué des profits de 72,9 millions en première moitié de 2010 comparativement à des pertes totales de 70,5 millions en 2009.

Diminution des exportations de billes

Par ailleurs, l'exportation de billes brutes de C.-B. soulève énormément de controverse. Ceux qui sont en faveur font valoir qu'il y a des surplus de bois d'œuvre colossaux et pressent le gouvernement provincial d'alléger ses restrictions.

L'opposition a refait surface à nouveau en septembre: des centaines de travailleurs forestiers ont organisé une manifestation à Nanaimo pour demander au gouvernement de la C.-B. d'interdire immédiatement les exportations de billes brutes.

En termes de dollars, c'est un tout petit marché comparativement aux exportations de sciage et de pâtes et papier. Selon les statistiques provinciales de la C.-B., des billes d'une valeur de 249 millions ont été exportées de Colombie-Britannique en 2009, beaucoup moins que les 534 millions de dollars de 2005.

Une chose est sûre, le secteur forestier de la Colombie-Britannique n'est pas encore sorti du bois... 

Corp. also showed profits of \$72.9 million in the first half of 2010 compares with total losses of \$70.5 million in 2009.

Log exports weaken

Meanwhile, the export of raw logs from B.C. is a highly controversial topic, with proponents arguing that there's plenty of surplus timber, and urging the provincial government to ease its current restrictions.

Opposition resurfaced again in September, when hundreds of forestry workers staged a protest in Nanaimo, calling on the B.C. government to immediately ban all raw-log exports.

In dollar terms, it's still a tiny market compared with lumber, pulp and paper exports. According to BC provincial statistics, logs valued at \$249 million were exported from B.C. in 2009, down from \$534 million in 2005.

One thing's for sure, the B.C. forestry sector isn't out of the woods yet... 

Grain Handler of the Year

**Good grain service deserves recognition.
Farmers rely on it. So do their customers.**

This CWB awards program singles out the cream of the crop.

Congratulations to the 2009-10 winners:

Best western port terminal

Viterra (Cascadia Terminal)
Vancouver, BC

Best eastern port terminal

Cargill Limited
Baie-Comeau, QC

For information on the CWB's annual "Grain Handler of the Year" awards, go to www.cwb.ca.



Prairie strong, worldwide





Welcome to North America's Leading Edge

Prince Rupert isn't just on Canada's western edge; we are on North America's leading edge and anchoring the West Coast's newest trade corridor with Asia. Consider our competitive edge: shortest transpacific sea-land link; superior, uncongested rail and road links with major North American markets; purpose-built high-velocity terminals; deepest natural harbour; and capacity for growth. The Port of Prince Rupert features over 1,000 acres of prime industrial properties, internationally recognized as one of the top logistics and intermodal locations in North America. Contact us to explore how we can help grow your business.

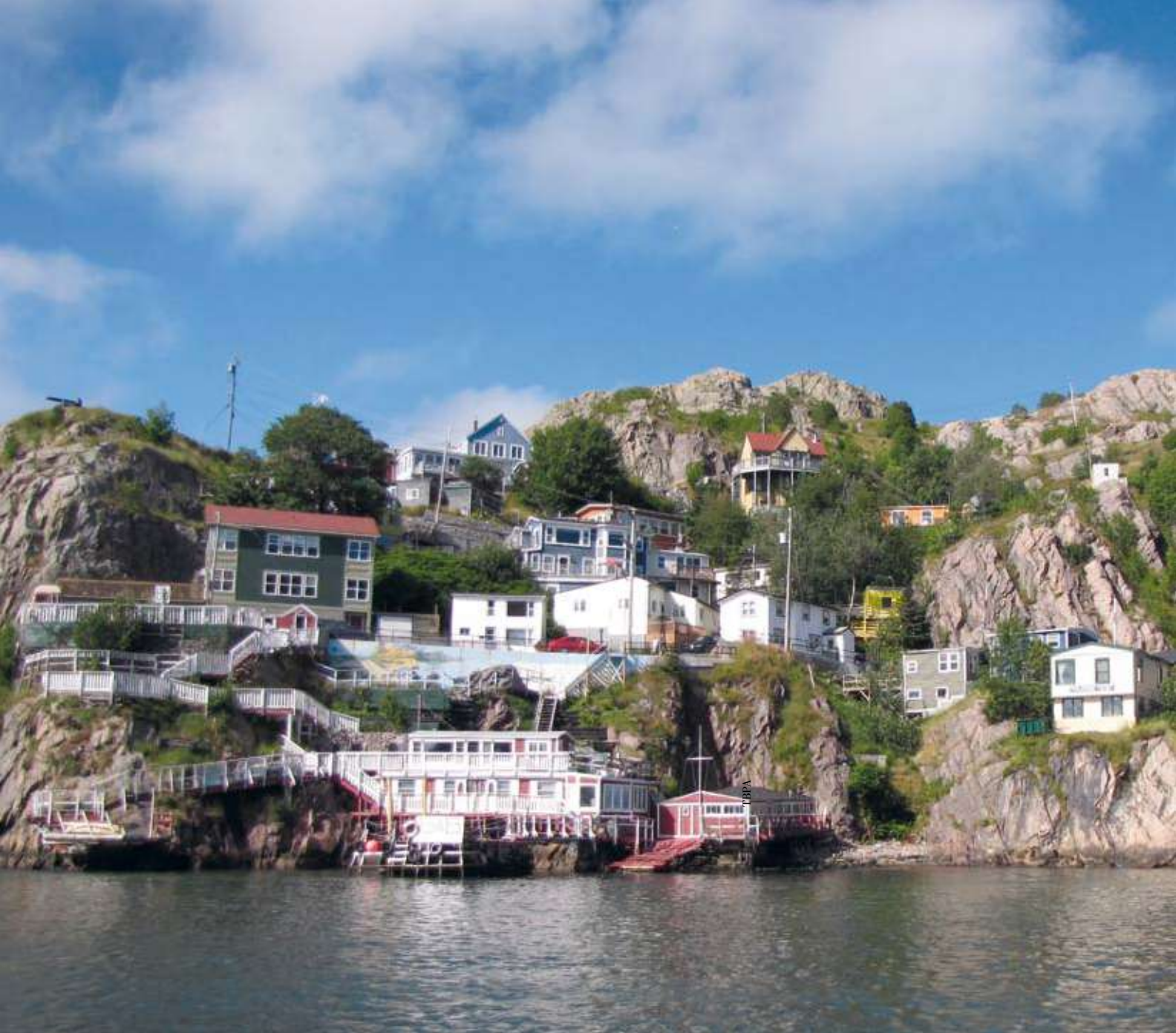
250.627.8899 | pcorp@rupertport.com | www.rupertport.com



PRINCE RUPERT
PORT AUTHORITY

LINKING A WORLD OF OPPORTUNITY





Picturesque houses cling to the sheer cliffs of the Battery, near the entrance to St. John's harbor.

Maisons pittoresques accrochées aux falaises abruptes de The Battery à l'entrée du port de St. John's.

À leur 52^e conférence et assemblée générale annuelle, les ports membres de l'Association des administrations portuaires canadiennes (AAPC) se sont penchés sur les perspectives de l'industrie maritime dans le contexte d'une reprise économique mondiale, mais qui demeure inégale. Les discussions ont notamment porté sur les initiatives de transport maritime courte distance, les questions environnementales, l'avenir du transport maritime dans l'Arctique et l'expansion de la chaîne d'approvisionnement à la Porte de l'Atlantique.

Les 17 ports de l'AAPC manutentionnent ensemble chaque année quelque 280 millions de tonnes de marchandises et ils ont un chiffre d'affaires total de plus de 162 milliards de dollars, marchandises et croisières comprises. Ils disputent généralement à des ports étasuniens généreusement subventionnés le commerce maritime entre l'Amérique du Nord

At their 52nd annual conference and annual general meeting, the member ports of the Association of Canadian Port Authorities (ACPA) assessed the current outlook for the marine industry within the context of the global, though uneven, recovery from recession. Discussions ranged from shortsea developments, environmental issues and Arctic shipping horizons to expanding the supply chain on the Atlantic Gateway.

The 17 ACPA ports handle some 280 million tonnes of cargo annually which generate more than \$162 billion of cargo and cruise business. By and large, they compete with heavily-subsidized US ports for maritime trade between North America and the rest of the world. The Ottawa authorities



**ACPA Conference in St. John's:
July 31-August 4**

Port executives assess challenges and opportunities

**Conférence de l'AAPC à St. John's:
31 juillet au 4 août**

Les dirigeants des ports examinent les enjeux et les occasions à saisir

Leo Ryan

et le reste du monde. Ottawa a identifié trois portes stratégiques – celle de l'Atlantique, celle de l'Asie-Pacifique et la porte continentale du corridor Ontario-Québec – pour accroître le volume de commerce maritime.

En inaugurant la conférence, la ministre fédérale du Travail, Lisa Raitt, a souligné que le Canada avait mieux résisté à la récession que la plupart des autres pays. Ancienne PDG de l'Administration portuaire de Toronto, Mme Raitt a précisé qu'elle s'était faite la championne des ports du Canada au conseil des ministres.

Mme Raitt a fait valoir que plus de 100 millions de dollars du fonds fédéral de stimulation de l'infrastructure avaient été attribués jusqu'ici aux ports canadiens. «L'objectif des projets, du point de vue du gouvernement canadien, est d'améliorer le fonctionnement général du système.»

have identified three strategic gateways – Atlantic, Asia-Pacific, and Ontario-Quebec Continental – to attract more shipping traffic.

While launching the conference, federal Labour Minister Lisa Raitt, noted that Canada weathered the recession better than most countries. Formerly chief executive of the Toronto Port Authority, Ms. Raitt made it clear she was a booster for Canada's ports around the cabinet table.

She pointed to more than \$100 million in recent federal stimulus money allocated to Canadian ports thus far. "The goal of the projects from the Canadian government point of view is to improve the overall system performance."

Putting the highly competitive situation in per-



From left to right, Gary LeRoux, ACPA Executive Director, Don Krusel, President and CEO of the Prince Rupert Port Authority, and Tim Meisner from Transport Canada, take a break during the conference sessions.

De gauche à droite, Gary LeRoux, directeur exécutif de l'AAPC, Don Krusel, PDG de l'Administration portuaire de Prince Rupert, et Tim Meisner, de Transports Canada, prennent une pause entre deux séances.

Leo Ryan

Faisant ressortir la situation de très vive concurrence, Gary LeRoux, directeur exécutif de l'AAPC, a noté: «Les marchandises, c'est comme l'eau, elles passent par où la résistance est la moindre, et par où ça coûte le moins cher.»

Tim Heney, PDG du Port de Thunder Bay et président de l'AAPC, a indiqué que collectivement, les ports canadiens avaient accru leur volume de trafic de 40 % depuis dix ans – «mais ils ont tous les infrastructures et les autres outils pour répondre à la demande issue de la croissance du commerce maritime».

«Nous devons être capables de nous adapter à l'évolution du commerce», a-t-il déclaré, avant d'encourager le gouvernement fédéral à négocier d'autres ententes de libre-échange.

Par la suite, Kurt Nagle, PDG de l'American Association of Port Authorities, a décrit comment différents ports des États-Unis se comportaient dans une phase de récupération des cargaisons.

L'avenir du transport maritime dans l'Arctique

Dans son allocution de bienvenue, le ministre provincial du Commerce Shawn Skinner a déclaré que Terre-Neuve-et-Labrador pouvait être la future porte de l'Arctique. «Comme c'est la seule province atlantique qui possède une région du Nord, Terre-Neuve-et-Labrador est dans une position privilégiée pour être la porte du Nord. Terre-Neuve-et-Labrador fait déjà figure à l'échelle mondiale de

Federal Labour Minister Lisa Raitt assures ACPA conference delegates she is a booster of Canadian port interests around the federal cabinet table in Ottawa.

La ministre fédérale du Travail, Lisa Raitt, a indiqué aux délégués présents à la conférence de l'AAPC qu'elle défend ardemment les intérêts des ports canadiens au conseil des ministres à Ottawa.

spective, Gary LeRoux, ACPA's executive director, remarked: "Cargo is like water, it takes the path of least resistance, and the cheapest."

Tim Heney, chief executive of the Port of Thunder and ACPA chair, noted that, collectively, Canadian ports have increased their business by 40% over the past decade – "but all have infrastructure and other challenges to meet the demands of expanding world maritime trade."

"One must be nimble to adapt to changing trade patterns," he declared before encouraging the federal government to negotiate more free trade agreements with other countries.

In subsequent remarks, Kurt Nagle, President and CEO of the American Association of Port Authorities, offered a review of how various US ports were faring amidst a cargo recovery phase.



Leo Ryan



Robin Silvester, President and CEO of Port Metro Vancouver, having an animated chat during coffee break with David Gardiner, Chairman of the Pacific Pilotage Authority.

Robin Silvester, PDG de Port Metro Vancouver, en conversation animée pendant une pause-café avec David Gardiner, président du conseil de l'Administration de pilotage du Pacifique.

Arctic shipping horizons

In his welcome speech, provincial Trade Minister Shawn Skinner suggested that Newfoundland and Labrador could be considered a future Arctic gateway. "As the only Atlantic province with a northern region, Newfoundland and Labrador is uniquely positioned to be a northern gateway. Newfoundland and Labrador is already a world leader in frontier and harsh environment technology."

In a similar vein, Dennis O'Keefe, mayor of St. John's, indicated that since the widening of the entrance channel (known as The Narrows) to the port, St. John's can now accommodate some of the biggest cruise ships calling in North America. "Indeed, we see ourselves as playing a major role in Arctic cruising in the coming years."

However, federal Arctic shipping policy was sharply taken to task by Peter Woodward, VP Operations for the Woodward Group, whose coastal division is based in Goose Bay.

With substantial natural resources, Mr. Woodward said the Far North has a huge promise for Canada - "but there are virtually no ports and no docks.

chef de file en matière de technologies adaptées aux milieux difficiles et aux régions éloignées.»

Dans la même veine, Dennis O'Keefe, maire de St. John's, a indiqué que depuis l'élargissement du chenal d'entrée (The Narrows) du port, St. John's peut maintenant accueillir certains des plus grands paquebots de croisière à faire escale en Amérique du Nord. «Nous pensons assurément jouer un rôle important pour les croisières dans l'Arctique dans l'avenir.»

La politique fédérale du transport maritime dans l'Arctique a toutefois été féroce prise à partie par Peter Woodward, VP Opérations au Woodward Group, dont la division côtière est basée à Goose Bay.

Selon M. Woodward, grâce à ses abondantes ressources naturelles, le Grand Nord est une terre de promesses pour le Canada - «mais il n'y a à peu près pas de port et aucun quai. La souveraineté est peut-être la question de l'heure, mais les

Among port executives from Quebec attending the conference were, from left to right, Alain Bouchard, General Manager of the Saguenay Port Authority; Yvon Bureau, Chairman of Quebec Port Authority; Gaetan Boivin, Chief Executive of the Port of Trois-Rivières; Ross Gaudreault, President and CEO of the Port of Quebec; and Pierre Gagnon, President and CEO, Port of Sept-Îles.

Parmi les dirigeants québécois présents à la conférence, on remarquait, de gauche à droite, Alain Bouchard, directeur général de l'Administration portuaire de Saguenay; Yvon Bureau, président du conseil d'administration de l'Administration portuaire de Québec; Gaëtan Boivin, chef de la direction du Port de Trois-Rivières; Ross Gaudreault, PDG du Port de Québec; et Pierre Gagnon, PDG du Port de Sept-Îles.





In middle of photo, Sid Hynes, Executive Chairman of Oceanex Inc., is this year's recipient of the ACPA Medal of Merit for exceptional contribution to Canada's marine industry. He is flanked by Sean Hanrahan, President and CEO of the St. John's Port Authority, and by incoming ACPA Chair Bruce Wood, President and CEO of the Hamilton Port Authority.

On peut voir, au milieu de la photo, Sid Hynes, président exécutif d'Oceanex Inc., qui a reçu cette année la Médaille du mérite de l'AAPC pour sa contribution exceptionnelle à l'industrie maritime du Canada. Il est entouré de Sean Hanrahan, PDG de l'Administration portuaire de St. John's, et du nouveau président du conseil de l'AAPC, Bruce Wood, PDG de l'Administration portuaire de Hamilton.

chaînes d'approvisionnement et les infrastructures restent très insuffisantes».

Le manque de ports dans l'Arctique où les biens de consommation peuvent se vendre au double des prix pratiqués dans le Canada central, représente «un énorme handicap pour le niveau de vie des peuples des Premières Nations», selon M. Woodward.

«Le principe de l'utilisateur-payeur, ça ne fonctionne pas dans l'Arctique», a-t-il déclaré péremptoirement, avant d'ajouter : «Ottawa doit agir et commencer à livrer la marchandise. La Russie est plus dynamique. Il nous faut une politique stratégique à long terme pour l'Arctique.»

Le transport maritime océanique et courte distance

Bob Armstrong, président de Chaîne d'approvisionnement et logistique Canada, a brièvement résumé les tendances actuelles en matière de transport de marchandises – exploitation ralentie des transporteurs océaniques, transitaires aux prises avec des pénuries de conteneurs, raffermissement du fret, frais supplémentaires divers des transporteurs, augmentation du transport maritime intra-Asie et camions qui traversent la frontière Canada-États-Unis avec des charges partielles en raison du fléchissement de la demande de biens de consommation aux États-Unis.

«Les importateurs, les exportateurs et les chargeurs locaux du Canada doivent composer avec une hausse des taux de fret et des retards dus au manque de conteneurs», a déclaré M. Armstrong.

En ce qui concerne le transport maritime courte distance, Valerie Devlin, directrice, Voie maritime et politique de transport intérieur à Transports Canada, a déclaré : «Le transport courte distance peut aider à répondre aux besoins commerciaux, sociaux et environnementaux de la population nord-américaine croissante face à l'expansion du commerce.»

Longtemps avant l'apparition de l'expression transport maritime courte distance, Oceanex et sa prédécesseure

Sovereignty may be a big issue but supply chains and infrastructure remain very inadequate.»

The lack of ports in the Arctic, where consumer goods can be double the prices in central Canada, represents «a tremendous hindrance to the way of life of the First Nations peoples», Mr. Woodward said.

«User pay won't work in the Arctic,» he emphatically declared, adding: «Ottawa has to step up to the plate and start delivering goods. Russia is more aggressive. We need a long-term strategic policy for the Arctic.»

Ocean and shortsea trends

Bob Armstrong, President of the Supply Chain Logistics Association of Canada, outlined a summary of current global freight movement trends - highlighted by slow steaming by ocean carriers, freight forwarders grappling with container shortages, firming freight rates, various carrier surcharges, increased shipping in intra-Asia trades, and trucks crossing the Canada-US border only partly full due to weakening US consumer demand.

«Canada's importers, exporters and domestic shippers are facing rising freight rates and experiencing delays due to shortages of containers,» Mr. Armstrong said.

On shortsea shipping, Valerie Devlin, Director of Seaway and Domestic Ship Policy at Transport Canada, stated: «Shortsea shipping can help meet the commercial, social and environmental needs of North America's growing population amidst expanding trade.»

Long before the term of shortsea shipping existed, Oceanex and its predecessor have been shipping goods between the mainland and Newfoundland, recalled Glenn Etchegary, VP Operations for the St. John's based carrier.

James Frost, a top executive with CPCS Transcom,

faisaient du transport de marchandises entre le continent et Terre-Neuve, a rappelé Glenn Etchegary, VP Operations chez ce transporteur de St. John's.

James Frost, haut dirigeant de CPCS Transcom, cabinet-conseil canadien spécialisé dans le développement des infrastructures, a fait ressortir que le transport maritime courte distance peut, surtout pour les petits ports, augmenter énormément les volumes de marchandises et permettre l'élargissement des arrière-pays fonctionnels.

À cet égard, la spécialiste du transport Mary Brooks, de la Faculté de gestion de l'Université Dalhousie, a indiqué que le «transport courte distance devait cesser d'être une spécialité et être considéré désormais comme une activité primaire. Mais pour cela, il reste encore beaucoup à faire en Amérique du Nord».

L'Atlantique et les tendances économiques

Janine Fraser, directrice générale du Secrétariat de la Porte de l'Atlantique de l'Agence de promotion économique du Canada atlantique, a résumé l'histoire récente du concept de Porte de l'Atlantique.

Elle a cité, parmi les obstacles à vaincre, la distance séparant des marchés intérieurs. «Ici, la géographie est contre nous», a déclaré Mme Fraser avant de faire observer que Halifax constituait «un port d'escale facultatif pour la plupart des marchandises», et qu'il n'était desservi que par une seule société ferroviaire.

Elle a toutefois souligné que l'engagement du secteur privé et l'appui des divers ordres de gouvernement «conféraient de la légitimité» au concept de Porte de l'Atlantique.

Pour sa part, Fred Bergman, analyste principal des politiques au Conseil économique des provinces de l'Atlantique, a analysé les tendances en matière de transport de marchandises dans la région de l'Atlantique et dans les couloirs commerciaux maritimes mondiaux.

Alors que les combustibles et les minéraux occupent une grande part du transport maritime dans la région de l'Atlantique, le rétablissement de la demande mondiale et des prix des marchandises devrait stimuler les exportations de marchandises et de produits de l'Atlantique, selon M. Bergman.

Celui-ci a également indiqué que le commerce de la région atlantique avec la Chine était en croissance depuis quelques années tandis que les exportations de la région vers les États-Unis avaient diminué en pourcentage du total, bien qu'elles en constituent toujours les quatre cinquièmes à peu

During a luncheon keynote speech, Ken Taylor, former Canadian Ambassador to Iran who helped to save the lives of six American hostages in 1980, offered fascinating insights on Middle East issues, global affairs and challenges for Canada, plus a special message for Canada's youth: learn a second language to communicate and appreciate other cultures.

Pendant un discours-programme, Ken Taylor, ex-ambassadeur du Canada en Iran qui a contribué à sauver la vie de six otages américains en 1980, a livré un point de vue fascinant sur les enjeux au Moyen-Orient, la situation mondiale et les défis que le Canada doit relever, et il a tout particulièrement invité les jeunes Canadiens à maîtriser une deuxième langue afin de faire le pont et de communiquer avec d'autres cultures.

a Canadian-based infrastructure development consulting firm, pointed out that shortsea shipping, especially for smaller ports, can result in large additional cargo volumes and bigger hinterlands.

In this connection, transportation expert Mary Brooks from the Faculty of Management of Dalhousie University, suggested that "shortsea shipping has to move beyond the niche category to mainstream. A lot has to happen in North America for this to happen."

Atlantic and economic trends

The recent history of the Atlantic Gateway concept was summed up by Janine Fraser, Executive Director of the Atlantic Gateway Secretariat of the Atlantic Canada Opportunities Agency.

Among the challenges she mentioned was the distance to inland markets.

"Here, geography works against us," Ms Fraser said before observing that Halifax constituted "a discretionary port of call for most commodities" and was served by one railway.

However, she stressed that the commitment of the private sector and government support at various levels "added legitimacy" to the Atlantic Gateway concept.

For his part, Fred Bergman, Senior Policy Analyst at the Atlantic Provinces Economic Council, analyzed cargo trends in the Atlantic region and on global maritime trade lanes.

While fuels and minerals account for a large share of Atlantic region shipping, the recovery in global demand and commodity prices should help Atlantic merchandise and commodity exports, Mr. Bergman said.

He also pointed out that Atlantic region trade with China has been rising in recent years whereas the re-



de choses près. Les exportations vers la Chine sont passées de 2 % en 2007 à 5 % en 2009.

M. Bergman a ajouté que plusieurs vents économiques contraires avaient faibli. «Les économies des États-Unis et du Canada reprennent du poil de la bête, mais l'allure de la croissance sera modérée en 2010.»

En ce qui concerne la perspective mondiale, les pays émergents peuvent, selon M. Bergman, s'appuyer sur des économies internes importantes tandis que les grands États industrialisés doivent compter sur les exportations pour soutenir la reprise.

Sept-Îles sera l'hôte de l'AAPC en 2011

L'an prochain, le Port de Sept-Îles sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent sera l'hôte de la 53^e assemblée générale annuelle et conférence de l'AAPC. Celle-ci aura lieu du 6 au 10 août 2011.

La dernière fois que Sept-Îles a été l'hôte de la conférence annuelle des ports, c'est en 1991. Plus de 200 délégués provenant de tout le Canada devraient assister à cette 53^e AGA et conférence.

Pierre Gagnon, président-directeur général de l'Administration portuaire de Sept-Îles, a indiqué qu'il comptait bien mettre en évidence le rôle important du minerai de fer et de l'industrie de l'aluminium pour assurer «la vitalité économique du port et de la région dans son ensemble». 

gion's exports to the United States as a percentage of the total have decreased. The latter, nevertheless, represent about four fifths of the total. Exports to China have increased from 2% in 2007 to 5% in 2009.

Mr. Bergman further said many of the economic headwinds have subsided. "The US and Canadian economies are returning to growth, but the pace will moderate in 2010."

Regarding the world outlook, Mr. Bergman said the emerging states can rely on large internal economies while the leading industrialized countries depend on exports to sustain recovery.

Sept-Îles host for ACPA 2011

Next year, the Port of Sept-Îles on the north shore of the St. Lawrence River will be hosting the 53rd ACPA Annual General Meeting and Conference. The dates are August 6-10, 2011.

Sept-Îles last played host to the annual ports conference in 1991. More than 200 delegates from across Canada are expected to attend.

Pierre Gagnon, President and CEO of the Sept-Îles Port Authority indicated he is looking forward to outlining the significant role of iron ore and the aluminum industry in the "economic vitality of the port and the entire region." 



Photo shows vessels at dock near the channel entrance of the Port of St. John's.

Navires à quai près de l'entrée du chenal du port de St. John's.

Leo Ryan

Total 2009 cargo of ACPA Ports

Port	000's tonnes
Port Metro Vancouver.....	101,900
Saint John.....	26,900
Montreal.....	24,500
Quebec	21,000
Sept-Iles.....	19,800
Prince Rupert.....	12,200
Halifax	9,640
Hamilton.....	8,400
Thunder Bay	7,300
Windsor.....	4,900
Belledune	2,630
Trois-Rivières	2,600
Toronto.....	1,620
Nanaimo	1,530
St. John's	1,400
Port Alberni.....	1,190
Saguenay.....	292
Oshawa	279

Source: individual port authorities

Cargaisons transitant par les ports de l'AAPC: total 2009

Port	000's tonnes
Port Metro Vancouver.....	101 900
Saint John.....	26 900
Montréal	24 500
Québec	21 000
Sept-Îles	19 800
Prince Rupert.....	12 200
Halifax	9 640
Hamilton	8 400
Thunder Bay	7 300
Windsor	4 900
Belledune.....	2 630
Trois-Rivières.....	2 600
Toronto	1 620
Nanaimo	1 530
St. John's.....	1 400
Port Alberni.....	1 190
Saguenay	292
Oshawa	279

Source: administrations portuaires

Call us first!
514-640-3138



**URGENCE
MARINE INC.**

Since 1981...



**24 HOURS
A DAY**

**7 DAYS
A WEEK**



- Galley waste removal
- Pumping and disposal of bilge, sludge, sewage and bunker
- Oil spill clean-up
- Tank clean-up
- Ship engine room clean-up
- Ship de-icing
- Cargo hold cleaning (specially winter conditions)
- Mooring / unmooring service
- Hose connection / disconnection
- Guard and supervision duty for loading and unloading of vessels
- Booming around a ship
- Transferring and securing damaged containers
- Biomedical and pharmaceutical waste collection

URGENCE MARINE INC.

SECTION 110N, Port de Montréal, C.P. 111
Montréal (Québec) H1B 5K1
Fax: 514-640-4509

marine@urgencemarine.com



www.urgencemarine.com



Leo Ryan

RICHARD CORFE

A Seaway champion retires

Un champion de la Voie maritime prend sa retraite

Leo Ryan

Pendant la majeure partie de sa vie active, Richard Corfe a été passionné par la Voie maritime du Saint-Laurent. Plus qu'une occupation, on peut même dire que c'était pour lui une «mission quotidienne» – tant il s'est dévoué au service de cette grande voie de navigation continentale qui relie l'océan Atlantique au cœur industriel de l'Amérique du Nord.

Interrogez n'importe quel expéditeur ou dirigeant de l'industrie maritime, il ne tarira pas d'éloges sur ce que M. Corfe a accompli malgré les formidables défis posés par l'évolution rapide des transports et du commerce.

Les problèmes ont été multiples: concurrence des chemins de fer, des ports côtiers et du Mississippi, augmentation fulgurante du commerce maritime transpacifique, déclin du flux des échanges transatlantiques, etc. Les volumes acheminés par la Voie maritime ont été de 41 millions de tonnes en moyenne dans les cinq dernières années compa-

For most of his working life, the St. Lawrence Seaway has been an engrossing occupation for Richard Corfe. You might even call it a 'daily mission' – so dedicated has he devoted himself to advancing the future of the great continental waterway linking the Atlantic Ocean to the industrial heartland of North America.

Ask any marine industry executive or shipper, and you get much praise for all that Mr. Corfe has accomplished amidst the formidable challenges posed by changing transportation and trade trends.

Key factors have encompassed increased competition from railways, coastal ports and the Mississippi waterway along with a sharp rise in transpacific maritime trade and weakening of transatlantic trade flows. Average Seaway volume over the past five years has been 41 million tonnes versus more than 70 million tonnes in the heydays of the late 1970s.

rativement à plus de 70 millions de tonnes à l'époque bénie de la fin des années 1970.

Nanti d'une formation en génie, M. Corfe a occupé pendant 20 ans différents postes de direction à la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent (CGVMSL) avant d'en devenir le président et chef de la direction le 1^{er} avril 2003. Son mandat se termine officiellement le 1^{er} novembre. Il cédera alors la barre à Terry Bowles, ancien dirigeant de la Compagnie minière IOC du Canada, mais il demeurera à ses côtés en qualité de conseiller spécial jusqu'en mars pour faciliter la transition avant le début de la saison de navigation 2011.

Peu après son entrée à la Voie maritime en 1983, il y a eu des défaillances d'infrastructures: d'abord au pont de Valleyfield en 1984, puis à une écluse du canal Welland en 1985. Ces défaillances ont provoqué d'importants bouleversements de la circulation maritime – et suscité beaucoup d'inquiétudes au sujet de la fiabilité.

«C'est avec beaucoup de satisfaction que je note que nous n'avons pas eu d'autres incidents du genre depuis 25 ans», a déclaré M. Corfe au *Maritime Magazine*, avant d'évoquer les efforts considérables qui ont été déployés sur le plan de l'entretien et de la technologie, non seulement pour améliorer la sécurité, mais aussi pour accélérer le transit des navires.

«Nous avons des infrastructures fixes qu'il est impossible d'élargir ou d'allonger. Cependant, la technologie a aidé à prolonger la saison de navigation commerciale. Nous avons optimisé le tirant d'eau des navires à 26 pieds 6 pouces et nous avons effectué des tests à 26 pieds 9 pouces.»

Autre exemple d'innovation technologique: l'utilisation de la navigation par satellite ainsi que d'images tridimensionnelles du fond des chenaux, et le développement de l'autopositionnement et de l'amarrage mains libres.

Dans les premiers temps de son mandat comme chef de la direction, M. Corfe a lancé la campagne Autoroute H₂O, d'abord en se servant des panneaux d'affichage de l'auto-route 401 en Ontario pour sensibiliser la population aux avantages environnementaux de la Voie maritime sous-utilisée, tout spécialement eu égard aux camions qui encombrant les routes.

«C'est avec fierté, a déclaré M. Corfe, que nous constatons que depuis 2004, la campagne a entraîné la formation d'une coalition de 43 partenaires, y compris des ports, des transporteurs et des firmes de logistique.»

Au fil des ans, M. Corfe, son homologue étasunien et les partenaires de la Voie maritime ont pris part à des missions commerciales outre-mer, principalement en Europe et en Amérique latine.

Le potentiel non exploité du transport maritime courte distance

Une mission commerciale organisée cet automne dans des ports comme Rotterdam, Amsterdam, Anvers et

Armed with an engineering background, Mr. Corfe held various executive positions with the St. Lawrence Seaway Management Corporation (SLSMC) for some 20 years before becoming President and CEO on April 1, 2003. His stewardship formally ends on Nov. 1, when the helm is passed over to Terry Bowles, a former chief executive of the Iron Ore Company of Canada. Mr. Corfe will be staying on until March as a special adviser to help in the transition period leading to the start of the 2011 navigation season.

Soon after he joined the Seaway entity in 1983, there were infrastructure failures at the Valleyfield Bridge in 1984 and a Welland Canal lock in 1985 which caused major traffic disruptions – and wide concerns over reliability.

“It's a real satisfaction that we have not had incidents like that in 25 years,” Mr. Corfe told *Maritime Magazine* before referring to the substantial maintenance and technological efforts that have been carried out, not only to enhance safety but to stimulate vessel transits.

“We have a fixed infrastructure, and can't make it wider or longer. But technology has helped to lengthen the commercial navigation season. We have optimized vessel draft to 26 ft 6 inches and have been carrying out testing at 26 ft 9 inches.”

Technological innovation is also demonstrated in the utilization of satellite navigation, 3D imaging of the channel floor, and the development of self-spotting and hands-free mooring.

Early in his tenure as chief executive, Mr. Corfe launched the Highway H₂O campaign, first on billboards on Ontario's Highway 401, to raise awareness over the underutilized Seaway's environmental benefits, especially in relation to trucks congesting the roads.

“We are proud,” said Mr. Corfe, “that since 2004 the campaign has brought together a coalition of 43



Richard Corfe addressing delegates at a Highway H₂O conference.

Richard Corfe s'adresse aux délégués à une conférence sur l'Autoroute H₂O.

Londres cible tout particulièrement le transport maritime courte distance – secteur d'activité auquel les dirigeants de la Voie maritime veulent donner beaucoup d'expansion. Les tentatives des dernières années pour mettre en place des services de collecte/distribution de conteneurs et de transport inter-Lacs n'ont eu qu'un succès limité.

«Ce système a été conçu pour le vrac, a déclaré M. Corfe. Mais les céréales ne seront jamais plus la locomotive qu'elles étaient. Pas plus que le minerai de fer, même s'il va demeurer important.

«Les cargaisons étaient jusqu'à maintenant constituées à 95 % de vrac et à 5 % de marchandises générales. Nous devons changer cette proportion pour du 75-25 en ciblant des secteurs comme les cargaisons spéciales, le divers et les marchandises générales.

«Quand on parle de l'avenir du système et de l'énergie verte, on pense à des cargaisons vertes, des éoliennes par exemple, transportées par un mode vert.»

Au sujet du transport maritime de conteneurs, M. Corfe a affirmé: «Tous voient les possibilités des conteneurs. Pour réussir, il s'agit simplement de mettre les bons éléments à la bonne place.»

M. Corfe a cité comme exemple de réflexion prospective la décision du Port de Toledo d'installer un équipement de manutention de conteneurs.

En ce qui concerne les questions de réglementation en suspens, M. Corfe a eu des paroles particulièrement incisives pour le règlement de l'État de New York sur les eaux de ballast, dont l'entrée en vigueur est prévue pour 2012. Après cette date, les navires ne pourront traverser les eaux de l'État de New York à moins d'avoir des systèmes de traitement des eaux de ballast (qui n'existent pas à l'heure actuelle) conformes à des normes 100 fois plus sévères que celles de l'Organisation maritime internationale.

«Le règlement de l'État de New York, de la manière dont il est écrit (il ne prévoit aucune exemption), va être mortel – il va effectivement entraîner la fermeture de la Voie maritime. On pourra aller du lac Érié au lac Ontario, mais on ne pourra pas descendre la Voie maritime jusqu'à Montréal. C'est aussi simple que cela!»

Barrer la route aux espèces envahissantes

Pourtant, a souligné M. Corfe, aucune nouvelle espèce envahissante n'a été signalée dans la Voie maritime depuis la mise en place d'un programme d'inspection binational à l'écluse de Saint-Lambert en 2006. «Franchement, nous avons fermé la porte.»

Une autre question réglementaire qui était en tête de la liste de M. Corfe, c'était le droit de 25 % à l'importation que les lignes de navigation canadiennes devaient payer depuis des décennies pour des navires construits à l'étranger. La récente décision d'Ottawa d'éliminer ce droit est donc une nouvelle très positive.

De son côté, après avoir pris la barre de la CGVMSL à Cornwall, M. Bowles va notamment s'employer à se doter d'une feuille de route stratégique approuvée par le conseil d'administration et fondée sur quatre piliers : l'engagement des partenaires à mettre en évidence la valeur du réseau de la Voie maritime, la croissance des affaires, l'excellence opérationnelle et une productivité élevée de la main-d'œuvre. **M**



Addressing the many guests at the opening celebration of the Seaway's 50th anniversary.

Allocution aux nombreux délégués lors des célébrations d'ouverture du 50^e anniversaire de la Voie maritime



A Seaway trade mission to China in April 2006.

Mission commerciale de la Voie maritime en Chine en avril 2006.



Richard Corfe and Port Colborne Mayor Vance Badaway at a Welland Canal season opening ceremony.

Richard Corfe et le maire de Port Colborne, Vance Badaway à une cérémonie d'ouverture de la saison du canal Welland.



CCVMSL

Special 50th anniversary ceremony in June 2009 at the Iroquois lock with RCMP participation.
Cérémonie spéciale du 50^e anniversaire en juin 2009 à l'écluse Iroquois avec la participation de la GRC.



CCVMSL

A group of journalists attend briefing with Richard Corfe.
Groupe de journalistes à une séance d'information avec Richard Corfe.



CCVMSL

Welland Canal opening of 2007 Seaway season.
Ouverture au canal Welland de la saison 2007 de la Voie maritime.

partners, including ports, carriers and various logistics firms."

Through the years, Mr. Corfe, his U.S. counterpart, and Seaway stakeholders have been taking part in trade missions overseas, mainly to Europe and Latin America.

Shortsea shipping's untapped potential

A trade mission this fall to such ports as Rotterdam, Amsterdam, Antwerp and London is focusing strongly on shortsea shipping – a sector of activity Seaway officials have been seeking to markedly expand. In the past few years, efforts to develop container feeder services and inter-Lakes services have had limited success.

"This system was built for bulk," said Mr. Corfe. But grain is never going to be the powerhouse it was. Neither will iron ore, although it will remain important.

"The cargo volume has up to now consisted of 95% bulk and 5% general cargo. We must transform this into 75-25 by targeting areas like project cargo, breakbulk and general cargo.

"When you talk about the future of the system and green energy, you have green cargo like wind turbines being transported on a green mode."

Regarding container shipping, Mr. Corfe affirmed: "Everyone sees container potential. It's a question of putting the right package together to make it happen."

Mr. Corfe alluded to a decision by the Port of Toledo to install container-handling equipment as an example of forward thinking.

Regarding outstanding regulatory issues, Mr. Corfe had incisive words in particular for New York State ballast water regulations due to go into effect in 2012. As of that date, vessels will be unable to transit New York waters unless they have ballast water treatment systems (which do not presently exist) that are one hundred times more stringent than the standards of the International Maritime Organization.

"The way the New York regulations are written, without exemptions, is a killer – it will effectively shut down the Seaway. You will still be able to move vessels from Lake Erie to Lake Ontario, but you can't go down to Montreal. It's as simple as that!"

Closed the door to invasive species

On the other hand, Mr. Corfe stressed, no invasive species have been identified as entering the Seaway since a bi-national inspection program was introduced at the St. Lambert Lock in 2006. "We have, frankly, closed the door."

Another regulatory issue that had been high up on the radar of Mr. Corfe has been the 25% import duty that Canadian shipping lines have had to pay for several decades on imported, foreign-built ships. So, Ottawa's recent decision to scrap this levy came as very positive news.

Meanwhile, upon taking over the SLSMC helm in Cornwall, Mr. Bowles will, among other things, be digging his heels into implementing a Board-approved strategic roadmap with four pillars: stakeholder engagement to show the value of the Seaway system, business growth, operational excellence, and high workforce productivity. **M**

Maritime Magazine

Bienvenue sur / *Welcome to*

www.maritimemag.com



JOURNAL

Renouvellement majeur prévisible de la flotte intérieure du Canada

Big Canadian domestic fleet renewal on horizon

La majorité des observateurs de l'industrie s'entendent sur le fait que la décision depuis longtemps attendue du gouvernement fédéral d'éliminer le droit de 25 % perçu sur les importations de navires construits à l'étranger laisse entrevoir l'imminence d'un déluge de commandes pour moderniser la flotte canadienne vieillissante des Grands Lacs. L'âge moyen des 67 navires de la flotte de l'Association des armateurs canadiens (AAC) est de 38 ans.

Ottawa annonçait le 1^{er} octobre une mesure importante pour améliorer la compétitivité de la marine marchande canadienne, soit l'élimination d'un droit de 25 % perçu depuis longtemps sur les importations de cargos classiques, de navires citernes et de traversiers de plus de 129 mètres de longueur. Cette décision fait suite aux pressions tenaces de l'AAC, de la Chambre de commerce maritime et d'autres associations industrielles.

Le nouveau régime de remise des droits qui réduira les coûts de l'industrie maritime a été annoncé aux dirigeants de l'industrie à l'écluse n° 3 du canal Welland de la Voie maritime du Saint-Laurent par le ministre des Finances Jim Flaherty, en présence du

député fédéral de St. Catharines, Rick Dykstra.

Selon le gouvernement fédéral, l'élimination du droit va permettre à

The long-sought decision of the federal government to waive a 25% tariff on imports of foreign-built vessels paves

the way for a flurry of orders in the near future to modernize Canada's aging Great Lakes fleet, industry observers widely agree. The average age of the 67 ships in the fleet of the Canadian Shipowners Association (CSA) is 38.

In a major development for enhancing the competitiveness of the domestic shipping industry, the government on Oct. 1 announced a waiver of a longstanding 25% tariff on imports of all general cargo vessels and tankers as well as ferries longer than 129 metres. This follows persistent lobbying by the CSA, the Chamber of Marine Commerce and other industry associations.

The new duty remission framework lowering the costs for the marine industry was outlined before industry officials on at the St. Lawrence Seaway's Lock 3 on the Welland Canal by Finance Minister Jim Flaherty. The minister was accompanied by St. Catharines Member of Parliament Rick Dykstra.

Waiving the levy will save the industry an estimated \$25 million per



Greg Wight, President of Algoma Central Corporation, hints at major fleet renewal on horizon during the Oct. 1 ceremony at Lock 3 of the Welland Canal marking the official announcement of Ottawa's scrapping of the 25% duty on imported, foreign-built vessels.

Greg Wight, président d'Algoma Central Corporation, laisse entendre qu'un renouvellement majeur de la flotte est imminent pendant la cérémonie organisée le 1^{er} octobre à l'écluse n° 3 du canal Welland pour l'annonce officielle par Ottawa de l'élimination du droit de 25 % sur les importations de navires construits à l'étranger.

l'industrie d'épargner, selon les estimations, 25 millions de dollars par année dans les 10 prochaines années.

La remise est rétroactive au 1^{er} janvier 2010, mais le gouvernement a aussi accepté de répondre favorablement à des demandes d'allègement présentées par Algoma Central Corporation et BC Ferries pour des navires acquis avant cette date.

Le gouvernement remet 15,3 millions de dollars en droits de douanes versés pour deux navires-citernes, l'Algonova et l'AlgoCanada, importés de Turquie en 2008 et 2009. Il rembourse également 119,4 millions de dollars à BC Ferries pour des droits versés sur quatre grands traversiers importés d'Allemagne entre 2007 et 2009.

En vigueur depuis 24 ans, le droit ajoute plus de 10 millions de dollars au prix d'achat d'un navire construit outre-mer.

Lorsque le droit à l'importation a été instauré, l'intention était de protéger le secteur de la construction

navale canadien. Toutefois, les chantiers maritimes du Canada ont été incapables de construire à des prix concurrentiels des navires neufs pour les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent. Le dernier bâtiment du tonnage maximal que peut accueillir la Voie maritime à être construit au Canada l'a été en 1985.

Greg Wight laisse entrevoir une grosse commande

Greg Wight, président d'Algoma Central Corporation, a loué la perspicacité de M. Flaherty qui voit au-delà des répercussions fiscales à court terme de cette mesure. «Nous disons depuis longtemps que l'élimination de ce frein à l'investissement dans la flotte maritime canadienne serait le meilleur investissement dans les infrastructures que le Canada pourrait faire» a-t-il déclaré.

M. Wight a aussi laissé entendre que d'ici quelques mois, Algoma Central Corporation espérait annoncer une importante commande de navires neufs, des vra-

year for the next 10 years, according to the federal government.

The waiver is retroactive to Jan. 1, 2010, but the government also agreed to favourably respond to the relief requests made by Algoma Central Corporation and BC Ferries prior to Jan. 1.

The government is remitting \$15.3 million in customs duties paid on two tankers, the Algonova and the AlgoCanada, imported from Turkey in 2008 and 2009. It is also remitting \$119.4 million to BC Ferries for duties paid on four large-sized ferries between 2007 and 2009 from Germany.

In effect for two dozen years, the duty typically adds more than \$10 million to the purchase of a ship built overseas.

When the import duty was introduced, its intention was to protect the domestic shipbuilding industry. But Can-

adian shipyards have been unable to competitively build new vessels for the Great Lakes/St. Lawrence Seaway waterway. The last so-called full Seaway-size vessel to be built in Canada was in 1985.

Greg Wight hints at planned big order

Greg Wight, President of Algoma Central Corporation, applauded Mr. Flaherty's "vision to see beyond the short term tax effect of this change. We have long said that removing this disincentive to invest in the Canadian maritime fleet would be the best infrastructure investment that Canada can make."

Mr. Wight also strongly hinted that, within the next few months, Algoma Central Corporation hopes to announce "a sizable new vessel order of 'next generation' Canadian-flag bulk carriers. These ships would join the Sea-



Pictured at the Welland Canal event are, from left to right, Jack Leitch, Chairman of Upper Lakes Shipping, Pat Loduca, President of Upper Lakes Shipping, and Jim Flaherty, federal Finance Minister.

On peut voir sur cette photo prise à la cérémonie du canal Welland, de gauche à droite, Jack Leitch, président du conseil d'administration d'Upper Lakes Shipping, Pat Loduca, président d'Upper Lakes Shipping, et Jim Flaherty, ministre fédéral des Finances.

Ron Samson

quiers canadiens de la «prochaine génération». Ces navires viendront se greffer à la flotte de Seaway Marine Transport (SMT) filiale d'Algoma constituée en partenariat avec Upper Lakes Shipping pour gérer l'exploitation des transporteurs de vrac sec.

Gerry Carter, chef de la direction de CSL, a fait ressortir que ces nouveaux

navires ultramodernes «en plus de réduire de façon importante nos émissions et notre empreinte environnementale, vont aussi procurer des emplois aux Canadiens».

Le président de l'AAC, Bruce Bowie, a salué l'avènement d'une nouvelle ère pour la marine marchande canadienne et pour l'ensemble de la région des Grands Lacs et du Saint-Laurent.

way Marine Transport Fleet, our domestic dry bulk vessel operating partnership with Upper Lakes Shipping.”

Gerry Carter, chief executive of Canada Steamship Lines, pointed out that the newest state-of-the-art vessels being designed “will not only substantially reduce

our emissions and environmental footprints but also provide jobs for Canadians in the years to come.”

CSA President Bruce Bowie hailed the advent of a new era for the shipping industry and for the entire Great Lakes-St. Lawrence region.

Les partenariats en vedette à la Conférence maritime

Les deux jours de la Conférence maritime canadienne annuelle tenue à Montréal à la mi-septembre ont permis de passer en revue les priorités en matière de transport multimodal. Quelque 400 délégués ont pris part à cet exercice au cours duquel le nouveau ministre fédéral des Transports, Chuck Strahl, s'est adressé pour la première fois aux expéditeurs et à la collectivité maritime canadienne.

Dans son discours-programme, M. Strahl a fait ressortir l'efficacité de la collaboration entre les gouvernements et le secteur privé pour soutenir la compétitivité internationale du Canada.

«Il faut trouver des solutions vraiment créatrices pour rapprocher les modes de façon nouvelle», a déclaré le ministre avant de citer l'Initiative de la Porte du Corridor de l'Asie-Pacifique comme un très bon exemple d'une collaboration bénéfique pour le commerce canadien.

À cet égard, le ministre a cité le partenariat entre

l'Administration portuaire de Prince Rupert, Maher Terminals et le CN.

Dans la même veine, Claude Mongeau, PDG du CN, a demandé instamment aux partenaires de la chaîne d'approvisionnement du chemin de fer de collaborer plus étroitement avec l'entreprise pour développer de meilleures solutions de transport de bout en bout qui aideront leurs clients mutuels à livrer une concurrence plus efficace dans leurs marchés respectifs.

M. Mongeau a rappelé la récente série d'ententes de collaboration concernant la chaîne d'approvisionnement et les niveaux de service que le transporteur ferroviaire a conclues avec les ports et les exploitants de terminaux des côtes Est et Ouest.

Un des orateurs aux séances de travail, Tony Boemi, vice-président, Croissance et Développement à l'Administration portuaire de Montréal, a noté que même si Montréal est un port d'entrée naturel pour les marchandises transatlantiques et occupe avec New York 30 % du

Maritime conference underlines value of partnerships

A two-day Annual Canada Maritime Conference staged in Montreal in mid-September reviewed current challenges in multi-modal transportation. Some 400 delegates took part in an event that also marked the first public speech to the Canadian marine and shipper community of newly-appointed federal Minister of Transport, Chuck Strahl.

In his keynote address, Mr. Strahl emphasized the effectiveness of partnerships between governments and the private sector to bolster Canada's international competitiveness.

“It takes a truly creative approach to bring different modes together in new ways,” the minister said before singling out the Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative as a prime example of how working together can improve Canadian trade.

In this regard, he

cited the partnership between the Prince Rupert Port Authority, Maher Terminals, and CN.

On a similar theme, Claude Mongeau, President and CEO of CN, urged the railway's supply chain partners to work more closely with the company to deliver better end-to-end transportation solutions that will help mutual customers compete more effectively in their markets.

Mr. Mongeau recalled the railway's recent series of supply chain collaboration and service-level agreements with ports and terminal operators on the east and west coasts.

Among the speakers at the business sessions, Tony Boemi, Vice-President, Growth and Development, Montreal Port Authority, noted that although Montreal is a natural entry port for transatlantic cargo and shares with New York a 30% market

marché des conteneurs de l'Europe et de la Méditerranée, de nombreux changements survenus depuis quelques années ont forcé le Port à repenser son image de port exclusivement transatlantique.

«À la suite de ces changements, a-t-il affirmé, on peut dire que Montréal cesse d'être un port spécialisé pour devenir un port beaucoup plus global.»

Il y a quelques années seulement, d'ajouter M. Boemi, environ 80 % des marchandises transitant par Montréal étaient d'origine européenne et 15 % d'origine méditerranéenne. Aujourd'hui, les marchandises européennes ne représentent que 49 %, les marchandises méditerranéennes, 15 %, celles du Moyen-Orient, 10 %, celles d'Amérique latine, 7 %, celles d'Afrique, 3 % – «et, qui l'aurait cru, celles d'Asie, 13 %».

George Malec, vice-président, Développement des affaires et exploitation à l'Administration portuaire de Halifax, a souligné que les infrastructures sont l'ingrédient essentiel de la compétitivité – précisant que le port et ses partenaires ont investi 250 millions de dollars depuis cinq ans. D'ici l'automne prochain, a-t-il ajouté, Halifax pourra s'enorgueillir de quatre postes à quai capables d'accueillir les navires post-Panamax et de quatre milles de voies ferrées sur les quais.

L'avenir du vrac

Au sujet de la situation du marché des marchandises en vrac, Jean Lemay, vice-président principal à Fednav International, a livré quelques franches opinions concernant les perspectives pour la Voie maritime du Saint-Laurent et les Grands Lacs à la lumière des tendances

actuelles en matière de commerce et de construction navale.

«La demande de vrac s'est déplacée de l'Atlantique au Pacifique et la flotte mondiale est en train de s'adapter à cette réalité», a déclaré M. Lemay en ajoutant que les lignes de navigation ont fait «d'énormes investissements pour se doter de navires physiquement ou

share of the Europe and Mediterranean container markets, there have been many changes in the past few years causing the port to re-think its motto of being referred to simply as a transatlantic port.

«With the changes,» he affirmed, «we can say that Montreal is moving away from a niche port

and its stakeholders had invested \$250 million in the last five years. By next fall, he said Halifax would boast four post-Panamax berths and four miles of dock rail.

Bulk cargo horizons

Regarding conditions in the bulk cargo market, Jean Lemay, Senior Vice-President, Fednav International Ltd., offered some candid thoughts on the challenging outlook for the Great Lakes / St. Lawrence Seaway in light of current trade and shipbuilding trends.

«Bulk demand has shifted from the Atlantic to the Pacific and the world fleet is adapting to this reality,» Mr. Lemay said, adding that shipping lines have been making «huge investments for vessels unable to trade physically or economically above Quebec.»

Madeleine Paquin, President and CEO of Logistec Corporation, commented on a wide range of developments and issues, including the dire need of Canadian ports for capital funds to upgrade and maintain their infrastructure and be in a position to offer competitive tariffs with U.S. ports. «We therefore believe that lease payments or tariffs paid to the federal government need to be returned to ports for investment in infrastructure.

«We also have to take steps to better consider the Arctic in Canada's intermodal transportation models. Right now, there is very little or



Jean Lemay from Fednav addresses the Conference.

Jean Lemay de Fednav s'adresse aux délégués.

économiquement incapables de commercer en amont de Québec.»

Madeleine Paquin, présidente et chef de la direction de Logistec Corporation, a abordé une grande variété de situations nouvelles et d'enjeux, notamment le besoin désespéré de capitaux des ports canadiens pour améliorer et maintenir leurs infrastructures et être en mesure d'offrir des tarifs pouvant concurrencer ceux des ports étasuniens. «Nous estimons donc que les loyers ou les tarifs versés au gouvernement fédéral doivent être retournés aux ports pour leur permettre d'investir dans les infrastructures.»

«Nous devons aussi prendre des mesures pour mieux tenir compte de

and becoming a much more global port.»

Just a few years ago, Mr. Boemi said, about 80% of the cargo handled in Montreal was European based and 15% was Mediterranean based. Today, European-based cargo accounts for only 49%, Mediterranean 15%, the Middle East 10%, Latin America 7%, Africa 3% - «and finally, who would have thought, Asia at 13%.»

George Malec, Vice-President of Business Development and Operations, Halifax Port Authority, stressed that «infrastructure gets you in the game» – indicating that the port

Taking part in a panel discussion were, from left to right, moderator Peter Tirschwell from the Journal of Commerce; Dawn Desjardins, Royal Bank of Canada; Chris Gillespie, Gillespie-Munro; Madeleine Paquin, Logistec Corporation; and Ed Wyse, Dorel Industries.

Prenant part à une discussion en groupe, de gauche à droite, l'animateur, Peter Tirschwell du *Journal of Commerce*; Dawn Desjardins de la Banque Royale du Canada; Chris Gillespie de Gillespie-Munro; Madeleine Paquin de Logistec Corporation; et Ed Wyse de Dorel.



Leo Ryan

l'Arctique dans les modèles de transport intermodaux du Canada. Pour le moment, les infrastructures sont très limitées ou absentes dans l'Arctique, ce qui complique énormément la desserte des clients», a déclaré Mme Paquin.

Chris Gillespie, président de Gillespie-Munro,

a fait observer que les transitaires ont toujours été et vont continuer d'être à la fine pointe des perfectionnements logistiques. «On va continuer de mettre autant d'accent sur la sécurité tandis que l'«écologisation» de l'industrie logistique va tenir une place de plus en plus grande dans les activités des transitaires.»

no infrastructure across the Arctic and this makes serving customers extremely difficult,” Ms. Paquin said.

Chris Gillespie, President of Gillespie-Munro, remarked that freight forwarders have always and will continue

to be on the cutting edge of logistical improvements. “The emphasis on security will continue unabated, while the ‘greening’ of the logistics industry will play an ever more important role in forwarders’ activities.”

Terence Bowles succède à Richard Corfe



La Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent annonçait récemment la nomination de Terence Bowles, ex-président et chef de la direction de la Compagnie minière IOC, comme successeur de Richard Corfe au poste de président et chef de la direction de la CGVMSL. La nomination sera en vigueur le 1^{er} novembre 2010. M. Corfe tient la barre de la Corporation depuis 2003.

«Nous sommes très heureux de pouvoir compter sur quelqu'un de l'expérience et de la compétence de Terry Bowles pour prendre la relève de Richard Corfe» a déclaré Ian MacGregor, qui vient de succéder à Guy Véronneau à la présidence du conseil d'administration de la CGVMSL.

Membre du conseil d'administration de Seaway Marine Transport et président du conseil de Golden Star Resources Ltd., M. MacGregor a ajouté: «Je voudrais profiter de l'occasion pour souligner la contribution de Richard dans une période qui a été difficile pour la Voie maritime.»

On a également annoncé que Jonathan Bamberger, président de Sucre Redpath ltée, s'était joint à la Corporation le 28 août pour représenter l'industrie et que David L. Muir, FCA, était entré au conseil d'administration en mai 2010, à titre de représentant du gouvernement fédéral. M. Muir est vice-président principal chez Collins Barrow Ottawa Management Consultants Inc.

Terence Bowles succeeds Richard Corfe

The St. Lawrence Seaway Management Corporation recently announced the appointment of Terence Bowles, former President and CEO of the Iron Ore Company of Canada, as the successor to Richard Corfe as President and CEO of the Seaway corporation, effective November 1, 2010. Mr. Corfe had been at the helm of the SLSMC since 2003.

“We are very pleased to have someone with Terry Bowles’ experience and background to succeed Dick Corfe,” said Ian MacGregor, who recently assumed the position of Chair of the

SLSMC Board, replacing Guy Véronneau.

A director of Seaway Marine Transport and Chairman of Golden Star Resources Ltd., Mr. MacGregor added: “I would like to take the opportunity to recognize Dick’s contribution in what have been challenging times for the Seaway.”

It was also announced that Jonathan Bamberger, President of Redpath Sugar Ltd., joined the Seaway corporation as the industry representative on August 28, and that David Muir, Senior VP of Collins Barrow Ottawa Management Consultations joined the SLSMC Board as representative of the federal government in May, 2010.



Steve Farmer

As part of a new all-water service from major Asian ports, the **MOL Paramount**, with a nominal capacity of 6350 TEUs, docked last July on its inaugural call at the Halterm container terminal.

Assurant une nouvelle liaison entièrement maritime avec les grands ports asiatiques, le **MOL Paramount**, d'une capacité nominale de 6 350 conteneurs EVP, accostait en juillet dernier au terminal à conteneurs d'Halterm pour son escale inaugurale.

La reprise est bien enclenchée à Halifax

Les cargaisons conteneurisées sont toujours en hausse à Halifax. Elles ont augmenté de 28,4 % dans le second trimestre par rapport à 2009 et le total pour la première moitié de 2010 a grimpé de 34,4 %, à 205 178 EVP. Le trafic total a diminué de 5 % dans les six premiers mois de 2010.

«Tout comme dans les autres ports nord-américains, les importations et les exportations conteneurisées ont augmenté substantiellement par rapport à l'an dernier», a commenté l'Administration portuaire de Halifax.

Les importations conteneurisées se sont chiffrées à 49 007 EVP dans le second trimestre et les exportations

conteneurisées, à 56 721 EVP.

L'Administration portuaire a attribué l'amélioration du rendement aux nouveaux services et types de navires apparus l'an dernier.

Par ailleurs, le 21 juillet, le **MOL Paramount** a accosté dans le port de Halifax dans le cadre de la nouvelle liaison entièrement maritime SVE via le canal de Suez entre les grands ports asiatiques d'une part et Halifax, et les ports de la côte est des États-Unis d'autre part. D'une capacité nominale de 6 350 conteneurs EVP, le **MOL Paramount** était le plus grand navire porte-conteneurs à avoir fait escale au terminal à conteneurs South End d'Halterm.

Halifax pursues container recovery

Containerized cargo traffic continues to advance at Halifax, with the second quarter numbers climbing 28.4% over the same period in 2009 and the total first half 2010 throughput surging 34.4% to 205,178 TEUs. Total traffic for the first six months of 2010 was down 5%.

"Both containerized imports and exports rose substantially compared to last year, consistent with other North American ports," commented the Halifax Port Authority.

Import box cargo in the second quarter amounted to 49,007 TEUs while ex-

port box cargo was 56,721 TEUs.

The port authority attributed the improved performance to new vessel strings and services introduced in the past year.

Meanwhile, on July 21, the **MOL Paramount** docked at Halifax as part of the SVE new all-water service from major Asian ports to Halifax and US east coast ports via the Suez Canal. With a nominal capacity of 6,350 TEUs, the **MOL Paramount** was the largest containership to call at the South End Container Terminal operated by Halterm.

Premier envoi de CLM de Sept-Îles vers la Chine

Le Port de Sept-Îles et Développement économique Sept-Îles ont annoncé un premier envoi, le 27 juillet, de 165 225 tonnes de minerai de fer de la Consolidated Thompson Iron Mines (CLM) vers la Chine sur le grand vraquier *Navios Aurora*. La cargaison était destinée exclusivement au partenaire chinois de CLM, Wisco, établi dans la province de Hubei.

CLM a récemment commencé à exploiter ses nouvelles installations d'entreposage terrestres ainsi qu'un système de chargement novateur qui fait appel à un navire navette autodéchargeur de CSL pour charger des navires mouillés dans la baie de Sept-Îles.

Pierre Gagnon, PDG du port, a salué l'achèvement du projet comme une réussite exceptionnelle. «En sept mois

à peine, CLM a pu transformer ce secteur en un site de manutention d'entreposage minier de classe mondiale prêt à expédier sa production.»

«CLM est appelée à jouer un rôle de premier plan au Port de Sept-Îles avec une cadence d'expédition annuelle de 8 millions de tonnes d'ici la fin de l'année 2010 qui augmentera à 16 millions de tonnes après l'expansion de ses activités au lac Bloom fin 2012», a déclaré Carol Coucy, président du conseil d'administration.

Selon un communiqué de presse, Sept-Îles est le premier port minéralier d'Amérique du Nord et prendra la seconde place au Canada (après Port Metro Vancouver) avec un volume annuel total qui va dépasser les 35 millions de tonnes.

First CLM shipment to China from Sept-Îles

The Port of Sept-Îles and Développement économique Sept-Îles announced the first shipment on July 27 of 165,225 tonnes of iron ore from Consolidated Thompson Iron Mines (CLM) for China aboard the large bulk carrier *Navios Aurora*. The shipment was destined exclusively for CLM's Chinese partner, Wisco, located in Hubei province.

CLM recently began operating its new, land-based storage facilities and an innovative ship-loading system that utilizes a Canada Steamship Lines self-unloading shuttle to load ships anchored in the Bay of Sept-Îles.

Pierre Gagnon, port President and CEO, hailed the completion of the project as an outstanding achieve-

ment. "In just seven months, CLM was able to transform this sector into a world-class mining industry storage and handling site that was ready to begin operations."

"With an initial shipping capacity of 8 million tonnes by late 2010, which will grow to 16 million tonnes following the expansion of activities at Bloom Lake in late 2012, CLM is set to play a key role at the Port of Sept-Îles," said port Chair Carol Coucy.

A press release pointed out that Sept-Îles is North America's leading iron ore port and will become the second largest in Canada (after Port Metro Vancouver) in terms of total annual volume exceeding 35 million tonnes.



Shipment of iron ore destined for CLM'S Chinese partner.

Cargaison de minerai de fer destinée à la partenaire chinoise de CLM.

CALENDAR OF EVENTS

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

5 NOVEMBRE

53^e Bal annuel

La maison des marins de Montreal

Omni Hotel

Montréal, QC, Canada

marinershouse@rapidweb.ca

10 et 11 NOVEMBRE

Maritime Security and Anti-Piracy Conference

London, UK

Meagan.White@new-fields.com

10 au 12 NOVEMBRE

6th Cargo Claims & Loss Prevention Conference

IATA Conference Centre

Geneva, Switzerland

www.iata.org/events

14 au 16 NOVEMBRE

Intermodal Expo

Fort Lauderdale, Florida, USA

www.intermodal.org

15 et 16 NOVEMBRE

3rd Annual Arctic Shipping North America Conference

Montréal, QC, Canada

www.arcticshippingsummit.com

paul.skinner@informa.com

17 et 18 NOVEMBRE

2010 World Maritime Day Observance

Fairmont PacificRim Hotel

Vancouver, BC, Canada

executivedirector@namepa.net

30 NOVEMBRE au 2 DÉCEMBRE

Intermodal Europe 2010

Amsterdam, Netherlands

www.intermodal-events.com

3 DÉCEMBRE

76^e Dîner annuel du Grunt Club

Montreal Bonaventure Hilton

Montreal, QC, Canada

christensenk@videotron.ca

21 JANVIER

Dîner annuel du Marine Club

Fairmont Royal York Hotel

Toronto, ON, Canada

alan@marineclean.ca

19 FÉVRIER

Banquet annuel des Armateurs du Saint-Laurent

Chateau Frontenac

Québec, QC, Canada

Guy.Nadeau@portquebec.ca

NOVEMBER 5

Mariners House of Montreal

53rd Annual Ball

Omni Hotel

Montreal, QC, Canada

marinershouse@rapidweb.ca

NOVEMBER 10-11

Maritime Security and Anti-Piracy Conference

London, UK

Meagan.White@new-fields.com

NOVEMBER 10-12

6th Cargo Claims & Loss Prevention Conference

IATA Conference Centre

Geneva, Switzerland

www.iata.org/events

NOVEMBER 14-16

Intermodal Expo

Fort Lauderdale, Florida, USA

www.intermodal.org

NOVEMBER 15-16

3rd Annual Arctic Shipping North America Conference

Montreal, QC, Canada

www.arcticshippingsummit.com

paul.skinner@informa.com

NOVEMBER 17-18

2010 World Maritime Day Observance

Fairmont PacificRim Hotel

Vancouver, BC, Canada

executivedirector@namepa.net

NOVEMBER 30-DECEMBER 2

Intermodal Europe 2010

Amsterdam, Netherlands

www.intermodal-events.com

DECEMBER 3

76th Annual Grunt Club Dinner

Montreal Bonaventure Hilton

Montreal, QC, Canada

christensenk@videotron.ca

JANUARY 21

Annual Marine Club Diner

Fairmont Royal York Hotel

Toronto, ON, Canada

alan@marineclean.ca

FEBRUARY 19

St. Lawrence Shipoperators Annual Banquet

Chateau Frontenac

Quebec, QC, Canada

Guy.Nadeau@portquebec.ca

If you wish to suggest an event to be inserted in the calendar, please contact lryan@maritimemag.com
Si vous désirez proposer un événement pour insertion dans le calendrier, prière de contacter lryan@maritimemag.com

La page de l'AGGIMQ

L'Association des graduées et des gradués de l'Institut maritime du Québec

Rappel: concours de logo



L'industrie maritime a bien changé depuis la fondation de l'Association des graduées et gradués de l'Institut maritime du Québec en 1964!

Notre organisation regroupe plusieurs centaines de membres qui sont diplômés de l'Institut maritime du Québec ou qui œuvrent dans toutes les professions reliées au domaine maritime!

Dans le but d'adapter notre image à la réalité actuelle, nous lançons un concours pour renouveler notre logo et le rendre plus conforme au milieu maritime qu'il reflète.

Vous êtes invités à soumettre des propositions.

Le logo proposé devra satisfaire aux critères suivants:

- être représentatif de notre association;
- avoir un lien avec la marine marchande.

Des prix de 250 \$, 150 \$ et 75 \$ seront décernés aux trois meilleurs logos, que nous allons présenter à notre assemblée générale de février 2011 pour les soumettre au vote. Envoyez vos propositions avant le 31 décembre 2010, sous format jpg, à l'adresse courriel de l'AGGIMQ: info@aggimq.ca.

Date de la prochaine assemblée générale

La prochaine assemblée générale aura lieu à Québec, le 19 février 2011. Le choix de l'hôtel n'est pas encore déterminé. Nous vous tiendrons au courant par la page «Nouvelles» de notre site www.aggimq.ca. Si vous voulez recevoir votre invitation postale, envoyez vos coordonnées à jour à info@aggimq.ca. Bien entendu, si vous êtes membre 2010 et que vous n'avez pas changé d'adresse, vous êtes déjà sur notre liste d'envoi.

Movember!

Les élèves de l'IMQ s'embarquent dans le mouvement «Movember» et souhaitent y associer le plus de gens possible!

Ce mouvement international est né en Australie en 2003. Le nom vient de «mo» argot australien pour «moustache». Le but: conscientiser la société à la santé masculine, particulièrement au cancer de la prostate. Le défi: le 1^{er} novembre, les hommes qui s'y engagent se rasent la moustache et la laissent pousser tout le reste du mois.

Pour plus de renseignements, voyez le site Web www.movember.com.

www.aggimq.ca

AGGIMQ • Bulletin de cotisation 2010

Cotisation: 45 \$ (Couple de gradués: 65 \$)

Nom: _____

Adresse: _____

Code postal: _____

Téléphone: _____

Courriel: _____

Graduation de l'IMQ

Année: _____

Concentration: _____

Employeur et fonctions: _____

Prière de NE PAS afficher les infos suivantes dans la «Section privée des membres» du site Internet de l'AGGIMQ (accessible par les membres seulement, sur mot de passe)

- ☐ Adresse personnelle et numéro de téléphone
☐ Employeur et fonctions

☐ Je ne désire pas m'inscrire à la NEWS LETTER du site Internet de l'AGGIMQ

ANNONCEURS



ADVERTISERS

ADMINISTRATION PORTUAIRE DE PORT ALBERNI	53
ALGOMA TANKERS	Couverture extérieure arrière
ARCELORMITTAL	1
CCB – COMMISSION CANADIENNE DE BLÉ.....	60
CSEM – CENTRE DE SIMULATION ET D'EXPERTISE MARITIME	23
CHAMBRE DE COMMERCE MARITIME.....	19
CORPORATION DE GESTION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT	21
CORPORATION DES PILOTES DU BAS-SAINT-LAURENT.....	13
DNV – DET NORSKE VERITAS (CANADA)	7
DILTS PISTON HYDRAULICS	17
FEDNAV	31
GROUPE DESGAGNÉS	5
INITIATIVES PRINCE GEORGE	57
INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC.....	26
LLOYD'S LIST / INFORMA.....	9
LLOYD'S REGISTER NORTH AMERICA.....	Couverture intérieure arrière
MGT – SOCIÉTÉ TERMINAUX MONTRÉAL GATEWAY	45
MCASPALT MARINE TRANSPORTATION	34
MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC.....	27
NEAS – NUNAVUT EASTERN ARCTIC SHIPPING.....	6
NAVTECH ARCHITECTURE NAVALE	15
OMI – ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE	25
PORT DE MONTRÉAL	35
PORT DE QUÉBEC	43
PORT METRO VANCOUVER.....	49
PRINCE RUPERT PORT AUTHORITY	61
PRINCE GEORGE AIRPORT AUTHORITY.....	57
SIMEC – SOCIÉTÉ D'INTERVENTION MARITIME EST DU CANADA.....	17
SMT – SEAWAY MARINE TRANSPORT	Couverture intérieure avant
SODERHOLM MARITIME SERVICES.....	15
TRANSPORT ROBERT.....	38-39
ULS - UPPER LAKES GROUP	33
URGENCE MARINE.....	69

ALGOMA TANKERS	Back cover
ARCELORMITTAL	1
CWB – CANADIAN WHEAT BOARD	60
CHAMBER OF MARINE COMMERCE.....	19
CORPORATION OF LOWER ST. LAWRENCE PILOTS.....	13
DNV – DET NORSKE VERITAS (CANADA)	7
DILTS PISTON HYDRAULICS	17
ECRC – EASTERN CANADA RESPONSE CORPORATION	17
FEDNAV	31
GROUPE DESGAGNÉS	5
IMO – INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION.....	25
INITIATIVES PRINCE GEORGE	57
INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC.....	26
LLOYD'S LIST / INFORMA.....	9
LLOYD'S REGISTER NORTH AMERICA.....	Inside back cover
MGT – MONTREAL GATEWAY TERMINALS PARTNERSHIP	45
MSRC – MARITIME SIMULATION AND RESOURCE CENTRE.....	23
MCASPALT MARINE TRANSPORTATION	34
MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC.....	27
NEAS – NUNAVUT EASTERN ARCTIC SHIPPING.....	6
NAVTECH NAVAL ARCHITECTURE.....	15
PORT ALBERNI PORT AUTHORITY	53
PORT METRO VANCOUVER.....	49
PORT OF MONTREAL	35
PORT OF QUÉBEC	43
PRINCE GEORGE AIRPORT AUTHORITY.....	57
PRINCE RUPERT PORT AUTHORITY	61
ROBERT TRANSPORT.....	38-39
SMT - SEAWAY MARINE TRANSPORT	Inside front cover
SODERHOLM MARITIME SERVICES.....	15
THE ST. LAWRENCE SEAWAY MANAGEMENT CORPORATION	21
ULS - UPPER LAKES GROUP	33
URGENCE MARINE.....	69

Impartial advice for a safer world.

We are known around the world for the quality of our advice and for our independence, providing long term confidence through our assurance and verification services. We help organisations comply with regulations and industry best practice so they can operate safely and productively. In a time when reputations are increasingly linked to 'green' performance, we can also help you meet stringent environmental standards and develop truly sustainable businesses.

**Learn more about our global network –
go to www.lr.org/marine**

Services are provided by members of the Lloyd's Register Group.

**Lloyd's
Register**

LIFE MATTERS

GREEN MARINE **It's action!**

Since 2002, nearly \$190 million has been spent to renew the Algoma Tankers Limited fleet, including the addition in 2008 and 2009 of the new state-of-the-art double-hull product tankers AlgoCanada and Algonova.

Algoma Tankers Limited, a subsidiary of Algoma Central Corporation, leads the way with its ISO 14001 compliant Environmental Management System.

GREEN MARINE... **Investing for a clean today.**



Algoma Tankers
a subsidiary of Algoma Central Corporation
63 Church Street, St. Catharines, Ontario L2R 3C4
(905) 687-7888 www.algonet.com

