



First Session
Thirty-ninth Parliament, 2006

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

**Transport and
Communications**

Chair:

The Honourable LISE BACON

Tuesday, June 13, 2006 (in camera)
Tuesday, June 20, 2006

Issue No. 2

First and second meetings on:

The containerized freight traffic handled
by Canada's ports

INCLUDING:

THE FOURTH REPORT OF THE COMMITTEE
(2006-2007 Budget — study on the containerized freight
traffic handled by Canada's ports)

WITNESSES:
(See back cover)

Première session de la
trente-neuvième législature, 2006

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

**Transports et
des communications**

Présidente :

L'honorable LISE BACON

Le mardi 13 juin 2006 (à huis clos)
Le mardi 20 juin 2006

Fascicule n° 2

Première et deuxième réunions concernant :

Le trafic du fret conteneurisé manutentionné
par les ports du Canada

Y COMPRIS :

LE QUATRIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(Budget 2006-2007 — étude sur le trafic du fret
conteneurisé manutentionné par les ports du Canada)

TÉMOINS :
(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable David Tkachuk, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Adams	* LeBreton, P.C.
Carney, P.C.	(or Comeau)
Dawson	Mercer
Eyton	Merchant
* Hays	Munson
(or Fraser)	Phalen
Johnson	Zimmer

* Ex officio members

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

Substitution pending for the Honourable Senator Dawson (*June 20, 2006*).

The name of the Honourable Senator Dawson added (*June 22, 2006*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Présidente : L'honorable Lise Bacon

Vice-président : L'honorable David Tkachuk

et

Les honorables sénateurs :

Adams	* LeBreton, C.P.
Carney, C.P.	(ou Comeau)
Dawson	Mercer
Eyton	Merchant
* Hays	Munson
(ou Fraser)	Phalen
Johnson	Zimmer

* Membres d'office

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité :

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

Remplacement à venir pour l'honorable sénateur Dawson. (*20 juin 2006*).

Le nom de l'honorable sénateur Dawson ajouté (*le 22 juin 2006*).

ORDER OF REFERENCE

Extract from the *Journals of the Senate* of Thursday, May 11, 2006:

The Honourable Senator Bacon moved, seconded by the Honourable Senator Robichaud, P.C.:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine and report on current and potential future containerized freight traffic handled at, and major inbound and outbound markets served by, Canada's

(i) Pacific Gateway container ports;

(ii) east coast container ports;

(iii) central container ports;

and current and appropriate future policies relating thereto; and

That the Committee submit its final report no later than March 31, 2007.

After debate,

The question being put on the motion, it was adopted.

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* du jeudi 11 mai 2006 :

L'honorable sénateur Bacon propose, appuyée par l'honorable sénateur Robichaud, C.P.,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à mener une étude et à faire rapport sur le trafic du fret conteneurisé actuel et éventuel manutentionné par

i) les ports à conteneurs de la porte d'entrée du Pacifique

ii) les ports à conteneurs de la côte Est

iii) les ports à conteneurs du Centre

du Canada, sur les principaux marchés importateurs et exportateurs desservis par ces ports et sur les politiques actuelles et futures à cet égard;

Que le Comité soumette son rapport final au plus tard le 31 mars 2007.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat,

Paul C. Bélisle

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, June 13, 2006
(7)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met in camera this day, at 9:30 a.m., in room 257, East Block, the Honourable Lise Bacon, Chair, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Dawson, Eyton, Johnson, Mercer, Merchant, Munson and Zimmer (9).

In attendance: From the Library of Parliament: Allison Padova and Terrence Thomas, Analysts.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Thursday, May 11, 2006, the committee began its consideration on the current and potential future containerized freight traffic handled at, and major inbound and outbound markets served by, Canada (i) Pacific Gateway container ports; (ii) east coast container ports; (iii) central container ports; and current and appropriate future policies relating thereto.

It was agreed that senators' staff be permitted to attend the in camera meeting.

Pursuant to rule 92(2)(e), the committee considered a draft agenda.

At 10:35 a.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Tuesday, June 20, 2006
(8)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 9:32 a.m., in room 257, East Block, the Honourable Lise Bacon, Chair, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators, Bacon, Dawson, Eyton, Johnson, Mercer, Merchant, Munson, Phalen, Tkachuk and Zimmer (10).

Other senator present: The Honourable Senator Austin, P.C. (1).

In attendance: From the Library of Parliament: Allison Padova and Terrence Thomas, Analysts.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Thursday, May 11, 2006, the committee continued its consideration on the current and potential future containerized freight traffic handled at, and major inbound and outbound

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 13 juin 2006
(7)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à huis clos, à 9 h 30, dans la pièce 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Dawson, Eyton, Johnson, Mercer, Merchant, Munson et Zimmer (9).

Également présents : De la Bibliothèque du Parlement : Allison Padova et Terrence Thomas, analystes.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 11 mai 2006, le comité entreprend son étude sur le trafic du fret conteneurisé actuel et éventuel manutentionné par i) les ports à conteneurs de la porte d'entrée du Pacifique, ii) les ports à conteneurs de la côte Est, et iii) les ports à conteneurs du centre du Canada, les principaux marchés importateurs et exportateurs desservis par ces ports et les politiques actuelles et futures à cet égard.

Il est convenu d'autoriser le personnel à rester dans la salle durant la séance à huis clos.

Conformément à l'alinéa 92(2)e) Règlement, le comité examine un projet de rapport.

À 10 h 35, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mardi 20 juin 2006
(8)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 32, dans la pièce 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Bacon, Dawson, Eyton, Johnson, Mercer, Merchant, Munson, Phalen, Tkachuk et Zimmer (10).

Autre sénateur présent : L'honorable sénateur Austin, C.P. (1).

Également présents : De la Bibliothèque du Parlement : Allison Padova et Terrence Thomas, analystes.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 11 mai 2006, le comité poursuit son étude sur le trafic du fret conteneurisé actuel et éventuel manutentionné par i) les ports à conteneurs de la porte d'entrée du Pacifique, ii) les ports à

markets served by, Canada (i) Pacific Gateway container ports; (ii) east coast container ports; (iii) central container ports; and current and appropriate future policies relating thereto.

WITNESSES:

Transport Canada:

Kristine Burr, Assistant Deputy Minister, Policy;
Richard Saillant, Acting Executive Director, Rail Policy;

Roger Roy, Director General, Economic Analysis;
Emile Di Sanza, Director General, Marine Policy;
Laureen Kinney, Director General, Marine Security.

Ms. Burr made an opening statement and, together with the other witnesses, answered questions.

At 11:12 a.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

conteneurs de la côte Est, et iii) les ports à conteneurs du centre du Canada, les principaux marchés importateurs et exportateurs desservis par ces ports et les politiques actuelles et futures à cet égard.

TÉMOINS :

Transports Canada :

Kristine Burr, sous-ministre adjointe, Politiques;
Richard Saillant, directeur exécutif par intérimaire, Politique ferroviaire;

Roger Roy, directeur général, Analyse économique;
Emile Di Sanza, directeur général, Politique maritime;
Laureen Kinney, directrice générale, Sûreté maritime.

Mme Burr fait une déclaration et, de concert avec les autres témoins, répond aux questions.

À 11 h 12, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

Le greffier du comité,

Adam Thompson

Clerk of the Committee

REPORT OF THE COMMITTEE

Thursday, June 22, 2006

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to present its

FOURTH REPORT

Your Committee, which was authorized by the Senate on Thursday, May 11, 2006, to examine and report on containerized freight traffic handled by Canada's ports, respectfully requests that it be empowered to engage the services of such counsel and technical, clerical and other personnel as may be necessary, and to adjourn from place to place within Canada for the purpose of its study.

Pursuant to Chapter 3:06, section 2(1)(c) of the *Senate Administrative Rules*, the budget submitted to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration and the report thereon of that Committee are appended to this report.

Respectfully submitted,

RAPPORT DU COMITÉ

Le jeudi 22 juin 2006

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

QUATRIÈME RAPPORT

Votre Comité a été autorisé par le Sénat le jeudi 11 mai 2006 à examiner pour en faire rapport, le trafic du fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada, demande respectueusement qu'il soit autorisé à retenir les services de conseillers juridiques et techniques et de tout autre personnel jugé nécessaire, et à se déplacer d'un lieu à l'autre au Canada aux fins de son étude.

Conformément au Chapitre 3:06, section 2(1)(c) du *Règlement administratif du Sénat*, le budget présenté au Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration ainsi que le rapport s'y rapportant, sont annexés au présent rapport.

Respectueusement soumis,

La présidente,

LISE BACON

Chair

**STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS**

**EXAMINATION OF CONTAINERIZED FREIGHT TRAFFIC
HANDLED BY CANADA'S PORTS**

**APPLICATION FOR BUDGET AUTHORIZATION
FOR THE FISCAL YEAR ENDING MARCH 31, 2007**

Extract from the *Journals of the Senate* of Thursday, May 11, 2006:

The Honourable Senator Bacon moved, seconded by the Honourable Senator Robichaud, P.C.:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine and report on current and potential future containerized freight traffic handled at, and major inbound and outbound markets served by, Canada's

(i) Pacific Gateway container ports;

(ii) east coast container ports;

(iii) central container ports;

and current and appropriate future policies relating thereto; and

That the Committee submit its final report no later than March 31, 2007.

After debate,

The question being put on the motion, it was adopted.

Le greffier du Sénat,

Paul C. Bélisle

Clerk of the Senate

**COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT
DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS**

**ÉTUDE SUR LE TRAFIC DU FRET CONTENEURISÉ
MANUTENTIONNÉ PAR LES PORTS DU CANADA**

**DEMANDE D'AUTORISATION DE BUDGET POUR
L'EXERCICE FINANCIER SE TERMINANT
LE 31 MARS 2007**

Extrait des *Journaux du Sénat* du jeudi 11 mai 2006 :

L'honorable sénateur Bacon propose, appuyée par l'honorable sénateur Robichaud, C.P.,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à mener une étude et à faire rapport sur le trafic du fret conteneurisé actuel et éventuel manutentionné par

i) les ports à conteneurs de la porte d'entrée du Pacifique

ii) les ports à conteneurs de la côte Est

iii) les ports à conteneurs du Centre

du Canada, sur les principaux marchés importateurs et exportateurs desservis par ces ports et sur les politiques actuelles et futures à cet égard;

Que le Comité soumette son rapport final au plus tard le 31 mars 2007.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

SUMMARY OF EXPENDITURES

Professional and Other Services	\$ 62,400
Transportation and Communications	220,294
All Other Expenditures	<u>14,500</u>
TOTAL	\$ 297,194

SOMMAIRE DES DÉPENSES

Services professionnels et autres	62 400 \$
Transports et communications	220294
Autres dépenses	<u>14 500</u>
TOTAL	297 194 \$

The above budget was approved by the Standing Senate Committee on Transport and Communications on _____.

The undersigned or an alternate will be in attendance on the date that this budget is considered.

Le budget ci-dessus a été approuvé par le Comité sénatorial permanent des transports et des communications le _____.

La soussignée ou son remplaçant assistera à la séance au cours de laquelle le présent budget sera étudié.

Date

Lise Bacon
Chair, Standing Senate Committee on
Transport and Communications

Date

Lise Bacon
Présidente du Comité sénatorial permanent
des transports et des communications

Date

George Furey
Chair, Standing Committee on Internal
Economy, Budgets and Administration

Date

George Furey
Président du Comité permanent de la régie
interne, des budgets et de l'administration

**STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS**

**EXAMINATION OF CONTAINERIZED FREIGHT TRAFFIC
HANDLED BY CANADA'S PORTS**

**EXPLANATION OF BUDGET ITEMS
APPLICATION FOR BUDGET AUTHORIZATION
FOR THE FISCAL YEAR ENDING MARCH 31, 2007**

PROFESSIONAL AND OTHER SERVICES

1. Working Meals

(a) 15 meals in Ottawa x \$500	\$ 7,500
(b) 4 meals in Vancouver and Prince Rupert x \$1,000	4,000
(c) 3 meals in Montreal x \$1,000	3,000
(d) 3 meals in Halifax x \$1,000	<u>3,000</u>

Sub-total — Working meals

\$ 17,500

2. Translation and Interpretation Services (translation and recording equipment for activities outside Ottawa)

(a) 4 days in Vancouver and Prince Rupert x \$2,500	\$ 10,000
(b) 3 days in Montreal x \$2,500	7,500
(c) 3 days in Halifax x \$2,500	<u>7,500</u>

Sub-total — Translation and Interpretation

\$ 25,000

3. Reporting (both languages for hearings outside Ottawa)

(a) 3 days in Vancouver and Prince Rupert x \$2,700	\$ 8,100
(b) 2 days in Montreal x \$2,700	5,400
(c) 2 days in Halifax x \$2,700	<u>5,400</u>

Sub-total — Reporting

\$ 18,900

4. Hospitality

1,000

Sub-Total — Professional and Other Services

\$ 62,400

TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS

1. Travel Expenses

For public hearings in Canada: 12 Senators, 1 Clerk, 1 Committee staff, 1 Researcher, 1 Stenographer, and 3 Interpreters
(19 Individuals)

(A) Travel to Vancouver and Prince Rupert for public hearings and fact-finding

(i) Air Transport (from and to Ottawa)	
(a) 12 x \$4,900	\$ 58,800
(b) 7 x \$4,300	30,100
(ii) Ground Transport (4 taxis x 19 x \$25)	
(a) 4 taxis x 19 x \$25	1,900
(b) Buses (2 days x \$1000)	2,000
(iii) Hotel Accommodations (5 nights x 19 x \$225)	21,375
(iv) <i>Per diems</i> (6 days x 19 x \$75.40)	8,596
(v) Contingencies (6 days x \$500)	<u>3,000</u>

Sub-Total, Travel to Vancouver and Prince Rupert

\$ 125,771

(B) Travel to Halifax for public hearings and fact-finding		
(i) Air Transport (from and to Ottawa)		
(a) 12 x \$2,200	\$ 26,400	
(b) 7 x \$1,950	13,650	
(ii) Ground Transport		
(a) 4 taxis x 19 x \$25	1,900	
(b) Buses (2 days x \$1,000)	2,000	
(iii) Hotel Accommodations (4 nights x 19 x \$200)	15,200	
(iv) <i>Per diems</i> (5 days x 19 x \$75.40)	7,163	
(v) Contingencies (5 days x \$500)	<u>2,500</u>	
Sub-Total, Travel to Halifax		\$ 68,813
(C) Travel to Montreal for public hearings and fact-finding		
(i) Travel by train (from and to Ottawa)		
(a) Senators travel on passes		
(b) 7 x \$240	\$ 1,680	
(ii) Ground Transport (4 taxis x 19 x \$25)		
(a) 4 taxis x 19 x \$25	1,900	
(b) Buses (2 days x \$1,000)	2,000	
(iii) Hotel Accommodations (3 nights x 19 x \$200)	11,400	
(iv) <i>Per diems</i> (4 days x 19 x \$75.40)	5,730	
(v) Contingencies (4 days x \$500)	<u>2,000</u>	
Sub-Total, Travel to Montreal		\$ 24,710
2. Courier Services		<u>1,000</u>
Sub-Total — Transport and Communications		\$ 220,294
ALL OTHER EXPENDITURES		
1. Rental		
(a) Meeting rooms for public hearings (7 days x \$1,000)	\$ 7,000	
(b) Equipment for public hearings (7 days x \$500)	<u>3,500</u>	
Sub-Total, Rental		\$ 10,500
2. Books, newspapers, and magazines		2,000
3. Miscellaneous		<u>2,000</u>
Sub-Total — All Other Expenditures		\$ 14,500
TOTAL		\$ 297,194

The Senate administration has reviewed this budget application.

Heather Lank, Principal Clerk, Committees Directorate

Date

Hélène Lavoie, Director of Finance

Date

**COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT
DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS**

**ÉTUDE SUR LE TRAFIC DU FRET CONTENEURISÉ
MANUTENTIONNÉ PAR LES PORTS DU CANADA**

**EXPLICATION DES ITEMS BUDGÉTAIRES
DEMANDE D'AUTORISATION DE BUDGET POUR
L'EXERCICE FINANCIER SE TERMINANT LE 31 MARS 2007**

SERVICES PROFESSIONNELS ET AUTRES

1. Repas de travail

a) 15 repas à Ottawa x 500\$	7 500 \$	
b) 4 repas à Vancouver et Prince Rupert x 1 000\$	4 000	
c) 3 repas à Montréal x 1 000\$	3 000	
d) 3 repas à Halifax x 1 000\$	<u>3 000</u>	
Sous-total — repas de travail		17 500 \$

2. Services de traduction et d'interprétation (équipements pour la traduction et services d'enregistrement pour les activités à l'extérieur d'Ottawa)

a) 4 jours à Vancouver et Prince Rupert x 2 500\$	10 000 \$	
b) 3 jours à Montréal x 2 500\$	7 500	
c) 3 jours à Halifax x 2 500\$	<u>7 500</u>	
Sous-total — traduction et interprétation		25 000 \$

3. Transcriptions (les deux langues pour les audiences à l'extérieur d'Ottawa)

a) 3 jours à Vancouver et Prince Rupert x 2 700\$	8 100 \$	
b) 2 jours à Montréal x 2 700\$	5 400	
c) 2 jours à Halifax x 2 700\$	<u>5 400</u>	
Sous-total — transcriptions		18 900 \$

4. Hospitalité

1 000 \$

Sous-total — services professionnels et autres

62 400\$

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

1. Frais de déplacement

Pour les réunions publiques au Canada: 12 sénateurs, 1 greffier, 1 personnel du Comité, 1 recherchiste, 1 sténographe, et 3 interprètes
(19 personnes)

A) Voyage à Vancouver et Prince Rupert pour les réunions publiques et la mission d'étude

i) Transport aérien (de et vers Ottawa)		
a) 12 x 4 900\$	58 800 \$	
b) 7 x 4 300\$	30 100	
ii) Transport terrestre (4 taxis x 19 x 25\$)		
a) 4 taxis x 19 x 25\$	1 900	
b) Autobus (2 jours x 1 000\$)	2 000	
iii) Hôtels (5 nuits x 19 x 225\$)	21 375	
iv) Allocations journalières (6 jours x 19 x 75.40\$)	8 596	
v) Contingences (6 jours x 500\$)	<u>3 000</u>	
Sous-total, voyage à Vancouver et Prince Rupert		125 771 \$

B) Voyage à Halifax pour les réunions publiques et la mission d'étude		
i) Transport aérien (de et vers Ottawa)		
a) 12 x 2 200\$	26 400 \$	
b) 7 x 1 950\$	13 650	
ii) Transport terrestre		
a) 4 taxis x 19 x 25\$	1 900	
b) Autobus (2 jours x 1 000\$)	2 000	
iii) Hôtels (4 nuits x 19 x 200\$)	15 200	
iv) Allocations journalières (5 jours x 19 x 75.40\$)	7 163	
v) Contingences (5 jours x 500\$)	<u>2 500</u>	
Sous-total, voyage à Halifax		68 813 \$
C) Voyage à Montréal pour les réunions publiques et la mission d'étude		
i) Voyage en train (de et vers Ottawa)		
a) les sénateurs voyagent avec leur passe		
b) 7 x 240\$	1 680 \$	
ii) Transport terrestre (4 taxis x 19 x 25\$)		
a) 4 taxis x 19 x 25\$	1 900	
b) Autobus (2 jours x 1 000\$)	2 000	
iii) Hôtels (3 nuits x 19 x 200\$)	11 400	
iv) Allocations journalières (4 jours x 19 x 75.40\$)	5 730	
v) Contingences (4 jours x 500\$)	<u>2 000</u>	
Sous-Total, voyage à Montréal		24 710 \$
2. Courrier		<u>1 000 \$</u>
Sous-total — transports et communications		220 294 \$
AUTRES DÉPENSES		
1. Location		
a) Salles de réunions pour audiences publiques (7 jours x 1 000\$)	7 000 \$	
b) Équipements pour les audiences publiques (7 jours x 500\$)	<u>3 500</u>	
Sous-total, location		10 500 \$
2. Achat de livres et de périodiques		2 000
3. Divers		<u>2 000</u>
Sous-total — Autres dépenses		<u>14 500 \$</u>
TOTAL		297 194 \$

L'administration du Sénat a examiné la présente demande d'autorisation budgétaire.

Heather Lank, greffière principale, Direction des comités

Date

Hélène Lavoie, directrice des Finances

Date

APPENDIX (B) TO THE REPORT

Thursday, June 22, 2006

The Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration has examined the budget presented to it by the Standing Senate Committee on Transportation and Communications for the proposed expenditures of the said Committee for the fiscal year ending March 31, 2007 for the purpose of its Special Study on the examination of containerized freight traffic handled by Canada's ports, as authorized by the Senate on Thursday, May 11, 2006. The approved budget is as follows:

Professional and Other Services	\$ 30,600
Transportation and Communications	126,771
Other Expenditures	<u>8,500</u>
Total	\$ 165,874

(includes funds for public hearings and fact-findings)

Respectfully submitted,

ANNEXE (B) AU RAPPORT

Le jeudi 22 juin 2006

Le Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration a examiné le budget qui lui a été présenté par le Comité sénatorial permanent des transports et des communications concernant les dépenses projetées dudit Comité pour l'exercice se terminant le 31 mars 2007 aux fins de leur Étude spéciale sur le trafic du fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada, tel qu'autorisé par le Sénat le jeudi 11 mai 2006. Le budget approuvé se lit comme suit:

Services professionnels et autres	30 600 \$
Transports et communications	126 771
Autres dépenses	<u>8 500</u>
Total	165 874 \$

(y compris des fonds pour participer à des audiences publiques et des missions d'étude)

Respectueusement soumis,

Le président,

GEORGE J. FUREY

Chair

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, June 20, 2006

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day 9:32 a.m. to examine and report on current and potential future containerized freight traffic handled at, and major inbound and outbound markets served by, Canada's Pacific Gateway container ports, east coast container ports and central container ports and current and appropriate future policies relating thereto.

Senator Lise Bacon (*Chairman*) in the chair.

[*Translation*]

The Chairman: This morning we will be examining, in order to report on, current and potential future containerized freight traffic handled at, and major inbound and outbound market served by, Canada's Pacific Gateway container ports, east coast container ports and central container ports and current and appropriate future policies relating thereto.

This morning, from Transport Canada, we have with us Ms. Kristine Burr, Assistant Deputy Minister, Policy, Mr. Richard Saillant, Acting Executive Director, Rail Policy, Mr. Roger Roy, Director General, Economic Analysis, and Mr. Emile Di Sanza, Director General, Marine Policy.

[*English*]

Welcome to all of you this morning. We look forward to hearing what you have to say and will be asking questions following your presentation.

Kristine Burr, Assistant Deputy Minister, Policy, Transport Canada: It is a pleasure to appear before you today to discuss containerized freight traffic in Canada.

I would like to acknowledge my colleagues. On my left is Emile Di Sanza, Director General, Marine Policy and Richard Saillant, Acting Executive Director, Rail Policy. On my right is Roger Roy, Director General, Economic Analysis and Laureen Kinney, Director General, Marine Security. They will help respond to your questions. I will begin with a short presentation.

As you know, we are experiencing nothing short of a revolution in the nature of global commerce.

[*Translation*]

This revolution is based on the notions of global supply and the value chains that stimulate trade and international investments. Businesses take advantage of these chains and position their design, production, distribution, sales and customer support activities accordingly throughout the world, where their business is most justified. Thus, throughout the last

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 20 juin 2006

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui 9 h 32 pour étudier et faire rapport sur le trafic du fret conteneurisé actuel et éventuel manutentionné par les ports à conteneurs de la porte d'entrée du Pacifique, les ports à conteneurs de la côte Est et les ports à conteneurs du Centre du Canada, sur les principaux marchés importateurs et exportateurs desservis par ces ports et sur les politiques actuelles et futures à cet égard.

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Français*]

La présidente : Ce matin nous étudions afin d'en faire rapport le trafic du fret conteneurisé actuel et éventuel manutentionné par les ports à conteneurs de la porte d'entrée du Pacifique, les ports à conteneurs de la côte Est et les ports à conteneurs du Centre du Canada, sur les principaux marchés importateurs et exportateurs desservis par ces ports et sur les politiques actuelles et futures à cet égard.

Nous recevons ce matin, de Transports Canada, Mme Kristine Burr, sous-ministre adjoint des Politiques, M. Richard Saillant, directeur exécutif intérimaire de la Politique ferroviaire, M. Roger Roy, directeur général, Analyse économique, M. Emile Di Sanza, directeur général, Politique maritime.

[*Traduction*]

Bienvenue à tous ce matin. Nous sommes impatients d'entendre ce que vous avez dire. Nous poserons des questions après votre présentation.

Kristine Burr, sous-ministre adjoint, Politiques, Transports Canada : C'est un plaisir que de comparaître devant vous aujourd'hui pour discuter du trafic du fret conteneurisé au Canada.

J'aimerais vous présenter mes collègues. À ma gauche se trouvent Émile Di Sanza, directeur général de la Politique maritime, et Richard Saillant, directeur exécutif intérimaire de la Politique ferroviaire. À ma droite se trouvent Roger Roy, directeur général de l'Analyse économique et Laureen Kinney, directrice générale de la Sécurité maritime. Ils m'aideront à répondre à vos questions. Je commencerai par une brève présentation.

Comme vous le savez, nous sommes en train d'assister à rien de moins qu'une révolution dans la nature du commerce mondial.

[*Français*]

Cette révolution est centrée sur les notions de l'approvisionnement mondial et des chaînes de valeur qui stimulent le commerce et les investissements à l'échelle internationale. Les entreprises profitent de ces chaînes et positionnent leurs activités de conception, de production, de distribution, de vente et de soutien à la clientèle partout dans le

decade, we saw the emergence of a globally and competitively integrated Asian economic force. It is led by China, Japan, India and Korea, and shows no sign of slowing down.

[English]

For a trading economy like ours, being a competitive player on this new playing field, attracting a steady flow of investment to our doorstep, and making inroads into Asia are essential to our economic well-being.

Our wealth, standard of living and jobs depend on Canada competing and competing successfully for market share and investment dollars. However, increasing trade and investment flows are one thing; having infrastructure to handle it is another.

One great challenge in transportation these days is responding to the system needs given the pace and breadth of change. The nation that finds the best policies to respond to transportation as a system may well be the one that does best in the competitive international marketplace

Increasingly, a system response requires integration of various transportation modes to be truly efficient. To achieve integration requires collaboration, even in circumstances where the players might not naturally cooperate or even be in competition.

One approach that has worked to improve transportation planning is the freight or gateway council model. There are four examples in Canada right now. Most famous is the Greater Vancouver Gateway Council, which has been in existence for 10 years and is the model on which several other gateway councils are patterning themselves. We have gateway councils as well in Montreal, Halifax and one is just being formed in Southern Ontario.

I do not want to oversell gateway councils or suggest that every region needs one, but I do think they have been, and can be, a useful model for galvanizing the interests of decision makers and transportation stakeholders. Gateway councils provide a forum for key stakeholders in a region to work collaboratively on addressing common challenges, identifying options, determining feasible solutions as well as resolving some of their own integration issues.

One thing we have discovered in looking at the challenges facing transportation today is that no single jurisdiction holds solutions at its fingertips. More and more, we must ensure that transportation stakeholders work collaboratively with every level of government to ensure the smooth flow of transportation.

monde, là où leurs affaires sont les plus justifiées. Aussi, au cours de la dernière décennie, nous avons pu constater l'émergence d'une force économique asiatique intégrée sur le plan compétitif à l'échelle mondiale. Elle est menée par la Chine, le Japon, l'Inde et la Corée. Cette force ne montre aucun signe de ralentissement.

[Traduction]

Dans une économie commerciale comme la nôtre, il est essentiel à notre prospérité économique que nous soyons un compétiteur de taille dans ce nouveau contexte, que nous attirions un flux régulier d'investissements vers nous et que nous tracions notre voie en Asie.

Notre richesse, notre mode de vie et nos emplois sont tributaires de ce que le Canada parvienne à obtenir sa part du marché et des investissements. Cependant, l'augmentation du commerce et du flux des investissements est une chose; s'en est une autre que d'avoir une infrastructure qui le permette.

L'un des grands défis du transport, ces jours-ci, est de répondre aux besoins du système, compte tenu de la cadence et de l'envergure du changement. Le pays qui instaurera les meilleures politiques pour répondre aux besoins du transport en tant que réseau pourrait bien être celui qui s'en tirera le mieux sur le marché de la concurrence internationale.

Une solution de système exige de plus en plus l'intégration de divers modes de transport pour être véritablement efficace. La concrétisation de cette intégration n'ira pas sans collaboration, même dans des circonstances où les divers intervenants pourraient ne pas être naturellement portés à coopérer, ou même seraient concurrents.

Une méthode qui a été efficace pour améliorer la planification des transports est le modèle de conseil de fret ou de porte d'entrée. Il y en a quatre au Canada actuellement. Le plus célèbre de ceux-là est le Greater Vancouver Gateway Council, créé il y a dix ans et qui est le modèle dont sont inspirés plusieurs autres conseils de porte d'entrée. Nous avons des conseils de porte d'entrée aussi à Montréal, à Halifax et un autre est en voie de formation dans le Sud de l'Ontario.

Je ne voudrais pas trop en dire sur les conseils de porte d'entrée ou donner à penser qu'il en faut une dans chaque région, mais je pense tout de même qu'ils ont été et qu'ils peuvent être un modèle utile pour galvaniser l'intérêt des responsables des décisions et des intervenants du secteur du transport. Les conseils de porte d'entrée constituent un forum où les principaux intervenants dans une région peuvent coopérer pour résoudre les défis communs, recenser les solutions, déterminer celles qui sont réalisables et aussi résoudre certains de leurs propres problèmes d'intégration.

Une chose que nous avons découverte, en examinant les défis que pose le transport de nos jours, c'est que pas une administration, à elle seule, n'a de solution toute prête. De plus en plus, nous devons veiller à ce que les intervenants du transport collaborent avec tous les niveaux de gouvernement pour assurer le flux sans accroc du transport.

The Greater Vancouver Gateway Council was one of the pioneers in this field in Canada. The consensus it created on what needed to be done in the lower mainland is one of the reasons why federal and provincial governments could respond to the emerging needs of the Asia-Pacific gateway relatively quickly and in a collaborative fashion.

Consider the rising demand. The Port of Vancouver is forecasting a tripling of container traffic over the next two decades, from 1.8 million containers to up to 7 million. We are seeing the same phenomenon in Prince Rupert as well, which holds significant growth opportunities.

In all, container traffic between North America and Asia is forecasted to grow from 15.3 million container units — or TEUs — in 2003 to 33.5 million in 2015, more than double. TEUs — or twenty-foot equivalent units which are container units — are a standard measure for container traffic.

We have to ensure, however, that we are taking the right steps today to handle these increases. The challenges are daunting. I am sure you are familiar with backlogs, border delays and bottlenecks that have that tied up goods, people and capital in recent years.

Essentially, we have to surmount these problems, ensure we continue to draw business to us, and make our country a natural destination for companies looking to extend their reach into North America. Otherwise, traffic will bypass Vancouver and Prince Rupert and travel by competitor ports in the U.S. and increasingly in Mexico.

Forecasts vary, but B.C.'s Pacific Gateway Strategy Action Plan projects that by 2020 total Asia-Pacific container traffic will increase by 300 per cent. In 2005, traffic shares recorded through Canada's Pacific gateway ports totalled 2.1 million TEUs, about 9 per cent of the total traffic on the West Coast.

By comparison, U.S. Pacific Northwest ports had about 3.9 million TEUs of total traffic, and the California ports about 14.2 million TEUs. Therefore, today we are relatively small players. However, both Vancouver and Prince Rupert enjoy natural advantages. By virtue of geography they are closer to China than ports to the south, and both have deepwater ports, ideal for the new post-Panamax vessels now emerging in international shipping.

Looking at the financial implications, the value of this trade is projected to reach \$75 billion by 2020, up from \$35 billion currently, contributing \$10.5 billion annually to the Canadian economy. Long-term traffic demand projections indicate that Canada's West Coast ports can expect to handle between 5 million and 7 million containers, or TEUs, by 2020, compared to about 2 million today. To maximize growth opportunities, the B.C. port strategy identifies an ambitious

Le Greater Vancouver Gateway Council a été un pionnier dans le domaine au Canada. Le consensus qu'il a pu créer sur ce qui doit être fait dans les basses-terres continentales est l'un des éléments qui a permis aux gouvernements fédéral et provincial de répondre assez rapidement aux nouveaux besoins de la porte d'entrée Asie-Pacifique, et en collaboration.

Pensez à la demande croissante. Le port de Vancouver prévoit que le trafic de conteneurs va tripler d'ici une vingtaine d'années, et passer de 1,8 million à 7 millions de conteneurs. Nous observons le même phénomène à Prince Rupert, qui offre de grandes possibilités de croissance.

En tout, le trafic de conteneurs entre l'Amérique du Nord et l'Asie devrait croître et passer de 15,3 millions de blocs de conteneurs — ou EVP — en 2003 à 33,5 millions en 2015, soit plus du double. Les EVP — ou équivalents 20 pieds, qui sont des unités de conteneurs — sont une mesure standard du trafic de conteneurs.

Nous devons toutefois nous assurer de prendre les mesures appropriées aujourd'hui pour faire face à ces augmentations. Les défis sont de taille. Je suis sûre que vous êtes au courant des arriérés, des retards à la frontière et des embouteillages qui ont retenu le flux des marchandises, des gens et du capital ces dernières années.

En un mot, nous devons surmonter ces problèmes, veiller à continuer d'attirer le commerce vers nous et faire de notre pays une destination naturelle pour les compagnies qui cherchent à accroître leur emprise en Amérique du Nord. Autrement, le trafic contournera Vancouver et Prince Rupert et passera par des ports concurrents des États-Unis, et de plus en plus du Mexique.

Les prévisions varient, mais le Pacific Gateway Strategy Action Plan de la Colombie-Britannique prévoit que d'ici à 2020, le total du trafic Asie-Pacifique de conteneurs augmentera de 300 p. 100. En 2005, les parts du trafic enregistrées aux ports d'entrée du Canada Pacifique ont atteint 2,1 millions d'EVP, soit environ 9 p. 100 du trafic total sur la côte Ouest.

Les ports du Nord-Ouest du Pacifique des États-Unis ont enregistré environ 3,9 millions d'EVP du trafic total, et les ports de la Californie environ 14,2 millions d'EVP. Nous sommes donc désormais de relativement modestes concurrents. Toutefois, Vancouver et Prince Rupert jouissent toutes deux d'un avantage naturel. De par leur géographie, ces villes sont plus près de la Chine que les ports du Sud, et toutes deux ont des ports en eau profonde, idéaux pour les navires d'une jauge supérieure à celle des navires Panamax, qui font leur arrivée dans le commerce maritime international.

Si on regarde les implications financières, la valeur de ce commerce devrait atteindre 75 milliards de dollars d'ici à 2020, comparativement à 35 milliards de dollars actuellement, et il contribue annuellement de 10,5 milliards de dollars à l'économie canadienne. Selon les projections à long terme de la demande de, les ports de la côte Ouest du Canada pourraient s'attendre à accueillir de cinq à sept millions de conteneurs, ou EVP, d'ici à 2020, comparativement à environ 2 millions aujourd'hui. Pour

target of capturing 9 million TEUs, up from 1.7 million by 2020, for a 17-per-cent market share. Therefore, the range is somewhere between 7 million and 9 million, in our view.

What will transpire remains to be seen but we have, over the past few years, attempted to verify these forecasts and feel that that range is probably relatively accurate.

Even under more consecutive scenarios, container traffic throughput of B.C. ports will grow to about 5 million TEUs in the next nine years, to 2015. This is an average annual growth rate of 10.2 per cent. We still have an incredible amount of our trade in the form of natural resources so, over and above the container traffic, our commodities are all also experiencing incredible growth right now, meaning that the port capacity is far more than just the container issue. We have to ensure that all goods flow efficiently.

[*Translation*]

Bridging the gap means first and foremost making good investments in keeping with the spectacular increases in traffic flow expected for our transportation network, and taking full advantage of the efficiency gains that can be derived from intelligent intermodal transport.

[*English*]

Examples of such recent investments include the development of a \$175-million container terminal at the Port of Prince Rupert, and an investment of \$160 million by Canadian Pacific Railway in 2005 to expand track in Western Canada by 12 per cent. These investments will help to improve the capacity of our transportation system, in particular of our rail corridors, to handle the growing container traffic at the ports of Vancouver and Prince Rupert. In addition, as you know, Budget 2006 announced a total investment of \$591 million in the Pacific gateway, with most of the funding going toward infrastructure improvements, such as road upgrades and railway grade crossing projects.

[*Translation*]

These investments will help businesses reduce their transportation times and stock costs. This is a key element for businesses with large warehouses and vast distribution operations. These investments will help us deal head-on with the weakest link in the chain. However, having an effective gateway means more than simple investments in infrastructure. Rather, a framework that strengthens the effectiveness and competitiveness of each link in the chain has to be established, a framework that will shed light

optimiser les possibilités de croissance, la stratégie portuaire de la Colombie-Britannique fixe un objectif ambitieux, soit d'accueillir 9 millions d'EVP, comparativement à 1,7 million actuellement, d'ici à 2020, ce qui représenterait 17 p. 100 de la part du marché. C'est donc d'après nous quelque chose de l'ordre de 7 à 9 millions d'EVP.

Le résultat reste à voir, mais ces dernières années, nous avons tenté de vérifier ces prévisions et nous pensons que cette estimation est probablement assez juste.

Même avec les scénarios les plus conservateurs, le débit du trafic dans les ports de la Colombie-Britannique atteindra environ 5 millions d'EVP dans les neuf prochaines années, soit d'ici à 2015. C'est une croissance annuelle moyenne de 10,2 p. 100. Une part énorme de notre commerce est encore dans les ressources naturelles, donc, en plus du trafic de conteneurs, nos produits de base affichent actuellement une croissance phénoménale, ce qui veut dire que la capacité des ports, c'est beaucoup plus que seulement la question des conteneurs. Nous devons assurer une circulation efficace de toutes les marchandises.

[*Français*]

Comblent l'écart signifie d'abord et avant tout d'apporter de bons investissements, qui cadrent avec les hausses spectaculaires de trafic prévues pour notre réseau de transport et qui bénéficient pleinement des gains d'efficacité pouvant être tirés du transport intelligent et intermodal.

[*Traduction*]

Pour vous donner des exemples de ces investissements récents, parlons de la création d'un terminal de conteneurs de 175 millions de dollars au port de Prince Rupert, et l'investissement de 160 millions de dollars par le Chemin de fer Canadien Pacifique Limitée en 2005 pour accroître la voie ferrée de 12 p. 100 dans l'Ouest. Ces investissements contribueront à améliorer la capacité de notre réseau de transport, en particulier de nos couloirs ferroviaires, pour accueillir le trafic croissant de conteneurs aux ports de Vancouver et de Prince Rupert. En outre, comme vous le savez, un investissement de 591 millions de dollars dans la porte d'entrée du Pacifique a été annoncé avec le budget de 2006, la plus grande partie de ce financement devant servir à l'amélioration de l'infrastructure, comme la mise à niveau du réseau routier et des projets de passage à niveau.

[*Français*]

Ces investissements aideront les entreprises à réduire leur temps de déplacement et le coût des stocks. Cela constitue un élément clé à considérer pour les entreprises ayant de grands entrepôts et de vastes opérations de distribution. Les investissements nous aideront à nous attaquer de plein front au maillon faible de la chaîne. Cependant, une porte d'entrée efficace signifie beaucoup plus que de simples investissements dans l'infrastructure. Il est plutôt question d'établir un cadre qui

on bottlenecks, backlogs, and other delays and one which will strengthen our competitive advantages as well as the confidence of the entire world in Canada's capacities.

[English]

It is also about partnerships. Clearly, moving the gateway into the future is a big job, too big for any one player. Transport Canada is working closely with the Province of British Columbia, the Prairie provinces, port authorities, railways and others to establish priorities for investment, determine whether regulations should be reformed and plan more effectively for future growth. Making Canada's West Coast into a true gateway will take time, and it will always be something of a work in progress as we continually adapt to changes in global commerce and ensure that we are making the right improvements to security, as well as the efficiency of the system, in order to reassure our trading partners and brand Canada as a safe and secure port of call.

In conclusion, the gateway is about more than infrastructure. It is about creating an integrated seamless Western Canadian hub that will sharpen Canada's competitive advantage and ensure that, as a country, we are heeding the call of new global realities. It will ensure that we are following the cardinal rule of our transportation system, strengthening each and every link in the chain.

Madam Chair, you had mentioned an interest in other ports in our national transportation system, including Halifax and Montreal, as well. While our primary focus to date has been on the Pacific gateway given the tremendous growth in West Coast traffic, we are also working with players in both Atlantic Canada and Central Canada, with a view to ensuring that all our gateways work well.

We would be happy to answer questions on anything you might choose to ask today. Thank you.

Senator Phalen: I do not know a whole lot about Canada Port Authorities (CPAs) so I would like to start at the beginning. We have boards in 19 of the largest ports in Canada. Could you tell me first how those boards are appointed?

Ms. Burr: Since the Canada Marine Act was introduced in the mid-1990s, they are appointed by a process which allows the users to nominate candidates, and those names are presented to, and chosen by, the government.

I will ask Mr. Di Sanza to go into more detail on the actual process.

Emile Di Sanza, Director General, Marine Policy, Transport Canada: As pointed out, one of the key components of the board of directors is the user nominees. It is important to make a

renforce l'efficacité et la compétitivité de chaque maillon de la chaîne, un cadre qui fait la lumière sur les goulots d'étranglement, les embouteillages, les retards et qui renforcent nos avantages concurrentiels ainsi que la confiance du monde entier à l'égard des capacités au Canada.

[Traduction]

Il faut aussi des partenariats. Il est clair que l'ouverture de la porte de l'entrée sur l'avenir est une tâche énorme, écrasante pour un seul intervenant. Transports Canada travaille en étroite collaboration avec la Colombie-Britannique, les provinces des Prairies, les administrations portuaires, les chemins de fer et d'autres pour définir les priorités de l'investissement, déterminer si les règlements devraient être réformés et planifier plus efficacement la croissance future. Il faudra du temps pour faire de la côte Ouest du Canada une véritable porte d'entrée, et ce sera toujours un travail en cours, puisque nous devons continuellement nous adapter à l'évolution du commerce mondial et veiller à apporter les améliorations nécessaires à la sécurité et à l'efficacité du système, pour rassurer nos partenaires commerciaux et faire reconnaître le Canada comme un port d'entrée sûr et sécuritaire.

Pour terminer, la porte d'entrée, c'est plus que l'infrastructure. Il s'agit de créer une plateforme centrale intégrée et homogène dans l'Ouest, qui raffinerait l'avantage concurrentiel du Canada et fera que, en tant que pays, nous relevons le défi des nouvelles réalités mondiales. Ainsi respecterons-nous la règle fondamentale de notre réseau de transport, en renforçant chacun des maillons de la chaîne.

Madame la présidente, vous avez manifesté un intérêt pour d'autres ports de notre réseau de transport national, dont Halifax et Montréal. Bien que nous nous soyons, jusqu'ici, concentrés sur la porte d'entrée du Pacifique, compte tenu de la croissance phénoménale du trafic sur la côte Ouest, nous travaillons aussi avec des intervenants des provinces de l'Atlantique et du centre du Canada, dans le but d'assurer le bon fonctionnement de toutes nos portes d'entrée.

Nous répondrons avec plaisir à vos questions sur le sujet de votre choix. Merci.

Le sénateur Phalen : Je sais peu de choses sur les administrations portuaires canadiennes, les APC, alors j'aimerais commencer par le commencement. Nous avons des conseils d'administration dans 19 des principaux ports du Canada. Pourriez-vous d'abord me dire comment les membres de ces conseils sont désignés?

Mme Burr : Depuis la promulgation de la Loi maritime du Canada, au milieu des années 1990, ils sont désignés au moyen d'un processus qui permet aux utilisateurs de présenter des candidats, et ces candidatures sont présentées au gouvernement, qui fait un choix.

Je vais demander à M. Di Sanza de vous expliquer plus en détail le processus en tant que tel.

Emile Di Sanza, directeur général, Politique maritime, Transports Canada : Comme vient de le dire Mme Burr, l'une des principales composantes du conseil d'administration, ce sont

distinction here. These are not representatives of the users on the board. This is a user committee established by the port under the provisions of the Canada Marine Act to be able to nominate individuals from within the user community who could serve on the board of directors. What is known as letters patent, or the mandate for each of the Canada Port Authorities, outline some of the modalities associated with which user groups are to be represented within that user-nominating committee.

The province, the federal government and municipalities also have nominees to the board. The actual number of board of directors will vary. The Port of Vancouver, for example, has two additional directors, principally to take into account the fact that it is a port that also serves the other Western provinces. However, for the most part, the general thrust is federal appointee, provincial nominee, municipalities and user nominating committee.

Senator Phalen: Could you explain the role of Transport Canada in managing the ports? Does the department have a role?

Ms. Burr: Do you mean in a day-to-day operational sense?

Senator Phalen: No, in an overall sense.

Ms. Burr: We set the policy framework through various pieces of legislation that govern port activity, principally the Canada Marine Act, but we also have policy people and program people available to deal with specific issues as they come up. From time to time, a port authority would want to change the nature of a piece of land. Generally, it is the letters patent that outline what they can do with specific properties that belong to the Crown, and they would need to consult with the department on matters such as this.

With respect to borrowing limits, at the moment, these are spelled out in the letters patent and any change would require a government decision. Therefore, they would apply to the department. The department would work with the port authority to bring a proposal forward for an increase to the borrowing limits.

I will ask Mr. Di Sanza to spell out in more detail other areas where we intervene.

Mr. Di Sanza: Within the context of the Canada Marine Act, the letters patent specific to each of the Canada Port Authorities as well as various regulations outlining the different operations at the ports, the board of directors generally runs the operations of each CPA. These are effectively autonomous bodies. Transport Canada does not have any say in the day-to-day operations of these ports, any of their business decisions, or any confidential leases or contracts in which they engage their terminal lessees or operators.

les candidats désignés par les utilisateurs. Il est important de faire une distinction ici. Ce ne sont pas des représentants des utilisateurs au conseil d'administration. C'est un comité d'utilisateurs établi par le port, en vertu des dispositions de la Loi maritime du Canada, qui permet de désigner des candidats de la communauté des utilisateurs qui peuvent siéger au conseil d'administration. Ce qu'on appelle des lettres patentes, ou le mandat de chacune des administrations portuaires canadiennes, décrivent certaines des modalités associées à chacun des groupes d'utilisateurs qui devra être représenté au sein de ce comité de nomination composé d'utilisateurs.

La province, le gouvernement fédéral et les municipalités ont aussi leurs représentants au conseil d'administration. Le nombre de membres du conseil varie. Le port de Vancouver, par exemple, a deux administrateurs de plus, principalement pour tenir compte du fait que c'est un port qui dessert aussi les autres provinces de l'Ouest. Cependant, pour la plupart des conseils, la tendance générale est d'avoir un représentant fédéral, un représentant provincial, et des candidats nommés par les municipalités et par le comité de nomination des utilisateurs.

Le sénateur Phalen : Est-ce que vous pourriez expliquer le rôle de Transports Canada dans la gestion des ports? Est-ce que le ministère y tient un rôle?

Mme Burr : Est-ce que vous voulez dire dans les activités courantes?

Le sénateur Phalen : Non, de façon générale.

Mme Burr : Nous établissons le cadre de politique d'après plusieurs textes législatifs qui régissent l'activité portuaire, principalement la Loi maritime du Canada, mais aussi, nous avons des gens en charge des politiques et des programmes, qui sont disponibles pour régler des questions particulières au fur et à mesure qu'elles surviennent. De temps à autre, une administration portuaire voudra changer la nature d'un terrain. Généralement, ce sont les lettres patentes qui déterminent ce qu'ils peuvent faire avec des terrains particuliers qui appartiennent à l'État, et les administrations doivent consulter le ministère pour des questions comme celles-là.

En ce qui concerne les limites d'emprunt, pour l'instant, elles sont définies dans les lettres patentes, et tout changement exige une décision du gouvernement. Par conséquent, l'administration devrait s'adresser au ministère. Le ministère travaillerait alors avec l'administration portuaire pour formuler une proposition d'augmentation des limites d'emprunt.

Je peux demander à M. Di Sanza d'expliquer plus en détails d'autres aspects où nous intervenons.

M. Di Sanza : Dans le contexte de la Loi maritime du Canada, les lettres patentes se rapportant à chacune des administrations portuaires canadiennes, ainsi que divers règlements décrivant les différentes activités des ports, le conseil d'administration dirige généralement les activités de chaque APC. Ce sont, en fait, des organes autonomes. Transports Canada n'intervient pas dans le fonctionnement au jour le jour de ces ports, dans leurs décisions d'ordre opérationnel, ou dans tout bail ou contrat confidentiel qu'ils concluent avec leurs locataires ou opérateurs de terminaux.

However, we do provide some degree of oversight and due diligence, where required. For example, we mentioned borrowing limits. If the board of directors of a port makes a decision to seek a higher borrowing limit — as a number of port authorities have done in the past — then the request is put in to the department. Typically, the department would undertake an independent financial assessment and, on the basis of that and consultations with the port authority, seek the proper authority from the Treasury Board to amend the letters patent, for example. Questions of land usage and changes to the activities that the ports are mandated to do in their letters patent would also require some degree of due diligence on our part. We do not get involved in the day-to-day operations or decisions of the ports themselves. However, we do conduct studies, as in the case in support of the Pacific gateway, and work with the ports in that respect in terms of understanding demand and supply and various supply-chain-logistic issues that might come into play.

Senator Mercer: I appreciate your presentation. However, as a senator from Nova Scotia, I am concerned that there appears to be an ongoing preoccupation with the Pacific gateway. I understand the need to continue to develop Prince Rupert and to maximize the potential of the Port of Vancouver. You mentioned the deepwater capabilities of both Prince Rupert and Vancouver. Do you not agree that we already have in Halifax two terminals with deepwater capabilities and that they are working at about 40-per cent capacity? If we concentrate on marketing ourselves a little better, then we could actually have some of the larger ships coming through the Suez Canal to the East Coast ports and perhaps even inland as far as Montreal.

You made a passing reference to Halifax but a detailed reference to Prince Rupert and Vancouver. One of my jobs is to ensure that Halifax, Montreal and Saint John, New Brunswick, do not fall off the radar screens of this committee, Parliament or anyone else who appears before this committee. Could you comment, please?

Ms. Burr: We are working with various players in Eastern Canada and certainly with the Halifax Port Authority. Karen Oldfield is a leader in her region in terms of promoting the interests of the Halifax Port Authority but more generally the Halifax gateway concept. Transport Canada has provided funding, along with the Atlantic Canada Opportunities Agency, for a feasibility study to start to pull together all of the strategy around a Halifax gateway council.

Referring to what I said in my presentation, one of the strengths of the Greater Vancouver Gateway Council, which was around for 10 years before we started to deal with the pressures of all this incremental growth from Asia and to Asia, was to bring the stakeholders together. The Halifax Gateway Council is at the

Cependant, nous assurons une certaine mesure de supervision et de diligence raisonnable, selon les besoins. Par exemple, nous avons parlé des limites d'emprunt. Si le conseil d'administration d'un port décide de tenter d'obtenir l'augmentation de sa limite d'emprunt — comme l'ont fait plusieurs administrations portuaires dans le passé — la demande est présentée au ministère. Normalement, le ministère entreprend une évaluation financière indépendante et, d'après ses conclusions et des consultations auprès de l'administration portuaire, s'efforce d'obtenir auprès du Conseil du Trésor le pouvoir de modifier les lettres patentes, par exemple. Les aspects de l'utilisation des terres et de la modification des activités que les ports ont le mandat de mener, dans leurs lettres patentes, nécessiteraient aussi un certain degré de diligence raisonnable de notre part. Nous ne nous mêlons pas aux activités au jour le jour ni aux décisions des ports, en tant que telles. Cependant, nous menons des études, comme nous l'avons fait pour cerner l'appui dont jouissait la porte d'entrée du Pacifique, et nous travaillons avec les ports sur ce plan, pour comprendre la demande et l'offre et divers enjeux relatifs à la logistique de la chaîne d'approvisionnement qui pourraient entrer en jeu.

Le sénateur Mercer : J'apprécie votre présentation. Toutefois, en tant que sénateur représentant la Nouvelle-Écosse, je m'inquiète de voir que la porte d'entrée du Pacifique semble toujours susciter des préoccupations. Je comprends la nécessité de continuer de développer le port de Prince Rupert et d'optimiser le potentiel du port de Vancouver. Vous avez parlé de l'avantage que présente l'eau profonde aux ports de Vancouver et de Prince Rupert. Ne seriez-vous pas d'accord que nous avons déjà à Halifax deux terminaux en eau profonde, qui ne sont exploités qu'à environ 40 p. 100 de leur capacité? Si nous nous concentrons plutôt sur un meilleur marketing, peut-être pourrions-nous attirer les plus gros navires qui passent par le canal de Suez vers les ports de la côte Est, et peut-être même dans les eaux intérieures, vers Montréal.

Vous avez fait une brève allusion à Halifax, mais vous avez longuement parlé de Prince Rupert et de Vancouver. L'une des mes responsabilités consiste à m'assurer qu'Halifax, Montréal et Saint John, au Nouveau-Brunswick, ne sortent pas de l'écran radar de ce comité, du Parlement ou de quiconque d'autre qui comparait devant ce comité. Pourriez-vous en parler, s'il vous plaît?

Mme Burr : Nous travaillons avec divers intervenants de l'est du Canada, et certainement avec l'administration portuaire d'Halifax. Karen Oldfield est un leader, dans sa région, pour ce qui est de la promotion des intérêts de l'administration portuaire d'Halifax, plus généralement du concept de porte d'entrée d'Halifax. Transports Canada a financé, avec l'Agence de promotion économique du Canada atlantique, la réalisation d'une étude de faisabilité pour entreprendre la formulation d'une stratégie autour du conseil de porte d'entrée d'Halifax.

Pour revenir à ce que j'ai dit dans ma présentation, l'un des points forts du Greater Vancouver Gateway Council, qui existait depuis une dizaine d'années avant que nous commencions à réagir aux pressions qu'exerce toute cette croissance progressive du trafic en provenance et à destination de l'Asie, a été d'unir tous les

beginning of what promises to be an extremely dynamic group. The Halifax Airport Authority is also involved. It is a broader initiative than just surface or marine transportation.

From what we have been able to tell in looking at various studies, one of the challenges in Atlantic Canada is the need for greater economic activity to support the flow of goods through the port. The fact that there is so much congestion in the Pacific now is leading to traffic going through the Suez Canal, as you mentioned. I know that the Halifax Port Authority and, indeed, Montreal and Saint John are hopeful this will lead to a growth in container traffic in these ports. We would support that.

Senator Mercer: I recently visited Taiwan. While there, I met with a group from the Halifax Port Authority who happened to be touring Asia at the same time. They had been touring through China, Japan, Korea, the Philippines and Taiwan.

While they may not have the same structure or history as the Greater Vancouver Gateway Council — our council is just new — you will find we are just as advanced, or maybe even more advanced, in some of our integration. I understand that in the Halifax Gateway Council we have everything, including Destination Nova Scotia which is tourism based, along with other economic activities.

You made the comment that you are looking for greater economic activity. I know this is a chicken-and-egg thing. If we were to take the capacity of the two terminals in Halifax and move them from 40 per cent to 80 per cent, thereby doubling their current activity, the economic spinoff in greater Halifax and, indeed, the entire Maritimes would be terrific, remembering how close we are to the major markets. We are much closer than Vancouver, although not necessarily as close as Montreal, to the major markets of the eastern seaboard of the United States.

I am concerned that we continue to talk about the need for us to show economic development when indeed this is what we are talking about when we talk about expanding the activities at the Port of Halifax. I suspect the same is true in Montreal.

Ms. Burr: We are working closely with the Atlantic Canada Opportunities Agency on ensuring that the business dynamic is there both ways. As transportation people, we will certainly be looking for every opportunity with the other stakeholders.

You mentioned tourism. We feel that one of the other areas of real opportunity for an Atlantic gateway concept is ecotourism with Europe. The Halifax Airport Authority is one of the leaders in looking for new opportunities.

intervenants. Le Halifax Gateway Council est aux débuts de ce qui promet d'être un groupe extrêmement dynamique. L'administration aéroportuaire d'Halifax y participe aussi. C'est une initiative plus vaste qui ne concerne pas que le transport terrestre ou maritime.

D'après ce que nous pouvons conclure des diverses études que nous avons vues, l'un des défis qui se pose dans les provinces de l'Atlantique, c'est la nécessité d'une plus vaste activité économique pour stimuler le flux de marchandises par le port. L'énorme congestion dans le Pacifique, actuellement, favorise le détournement du trafic par le canal de Suez, comme vous l'avez dit. Je sais que l'administration portuaire d'Halifax et, de fait, celles de Montréal et de Saint John espèrent que cela favorisera la croissance du trafic des conteneurs dans ces ports. Nous l'appuierions.

Le sénateur Mercer : Je suis allé il y a peu de temps à Taïwan. J'y ai rencontré un groupe de l'administration portuaire d'Halifax, qui se trouvait en tournée en Asie à ce moment-là. Il avait été en Chine, au Japon, en Corée, dans les Philippines et à Taïwan.

Bien qu'il n'ait peut-être pas la structure ou l'histoire du Greater Vancouver Gateway Council — notre conseil est tout récent — vous constaterez que nous sommes tout aussi avancés, ou peut-être même plus, sur certains plans de notre intégration. À ce que je comprends, au Halifax Gateway Council, nous avons de tout, y compris Destination Nova Scotia, qui est axé sur le tourisme, en plus d'autres activités économiques.

Vous avez fait remarquer que vous souhaitez plus d'activité économique. Je sais que c'est une affaire d'œuf et de poule. Si nous devions prendre la capacité des deux terminaux d'Halifax et l'augmenter de 40 à 80 p. 100, donc en doubler l'activité actuelle, les retombées économiques pour la région d'Halifax et, en fait, pour l'intégralité des provinces maritimes seraient fantastiques, si on pense à notre proximité des grands marchés. Nous sommes beaucoup plus près que Vancouver, bien que pas nécessairement aussi près que Montréal, des principaux marchés de la façade maritime est des États-Unis.

Je m'inquiète que nous continuions de parler de la nécessité pour nous de développement économique quand, en fait, c'est cela dont il s'agit quand nous parlons d'accroître les activités du port d'Halifax. Je soupçonne qu'il en est de même de Montréal.

Mme Burr : Nous travaillons en étroite collaboration avec l'Agence de promotion économique du Canada atlantique pour nous assurer que la dynamique opérationnelle va dans les deux sens. En notre qualité de représentants des transports, nous allons certainement chercher tous les débouchés possibles avec les autres intervenants.

Vous avez parlé du tourisme. Nous pensons que les autres éléments qui renferment de véritables possibilités pour le concept de porte d'entrée de l'Atlantique, c'est l'écotourisme avec l'Europe. L'administration aéroportuaire d'Halifax est l'un des chefs de file en matière de recherche de nouveaux débouchés.

I would like to stress that we do not think there is one simple gateway model. It is not a cookie-cutter approach. Each region will have its unique strengths and opportunities. The trick is to identify those and work with other parties to develop them.

I should mention that, through some of the infrastructure programs of the last few years, we have made some surface infrastructure improvements that will again support the Halifax gateway.

Senator Mercer: I am told one of the difficulties in the Port of Halifax is working closely with the railroad in getting the cooperation of CN to move containers. In your overall capacity, are you working both with the port and the railroad to help maximize the effectiveness and efficiency of the movement of containers from shipboard to railroad car and then out of the province to wherever its destination might be?

Ms. Burr: We have had discussions with both the port and the railroad. We are also having discussions with various shippers concerning matters touching on rail service.

One of the challenges that both railways face at the moment has been capacity. They are moving more and more to what they call scheduled services, although I think there have been a few hiccups along the way. However, we are working with the players in hopes of improving things.

Senator Tkachuk: You mentioned the significant number of containers moving into the Port of Vancouver and the Port of Prince Rupert. How many of those containers remain in Canada and what percentage goes directly south?

Ms. Burr: We were surprised to discover that currently only 7 per cent of the containers coming into Vancouver are going into the United States. Most of them are going into Central and Eastern Canada, which comes back to the senator's point about Halifax being a possible entry point as well for containers that are destined for the East. The intention of almost everyone involved in the Vancouver and Prince Rupert gateways is to grow container traffic into the United States.

You would want to grow the traffic because, by bringing more traffic into the United States, you will push down the unit cost of the containers, which will be a benefit to all of Canada. It will make transportation cheaper overall for Canada if we are sharing some of the costs with the broader North American market.

Senator Tkachuk: I may not have all the components, but ports are a federal responsibility and investments are necessary. Highways are provincial, railways are private, and then there is labour. Labour for the movement out of our ports of grain and other commodities has been an issue on the West Coast.

I have a lot of faith in the private sector responding to the markets, although I am not sure about the railroads. Nonetheless, there are also the provinces and highway traffic.

J'aimerais insister sur le fait que nous ne pensons pas qu'il n'existe qu'un modèle de porte d'entrée. Ce n'est pas une approche à l'emporte-pièce. Chaque région aura ses points forts particuliers et ses avantages. Ce qu'il faut, c'est les reconnaître et travailler avec d'autres parties pour les développer.

Je devrais préciser que, par le biais des programmes d'infrastructure des dernières années, nous avons apporté des améliorations à l'infrastructure du transport terrestre, qui favoriseront la porte d'entrée d'Halifax.

Le sénateur Mercer : On me dit que l'un des problèmes, au port d'Halifax, c'est qu'il faut collaborer étroitement avec la compagnie de chemin de fer, obtenir la collaboration du CN pour déplacer des conteneurs. Dans vos fonctions générales, est-ce que vous travaillez à la fois avec l'administration portuaire et les chemins de fer pour tenter de maximiser l'efficacité et l'efficience du déplacement des conteneurs, du navire au wagon, puis hors de la province, vers sa destination?

Mme Burr : Nous avons eu des discussions avec le port et la compagnie ferroviaire. Nous dialoguons aussi avec divers expéditeurs sur des questions touchant le service ferroviaire.

L'un des défis qui se pose actuellement aux deux compagnies de chemin de fer, c'est la capacité. Elles offrent de plus en plus ce qu'elles appellent des services réguliers, bien que je crois que ce ne ce soit pas passé sans hoquets. Quoi qu'il en soit, nous travaillons avec les intervenants, dans l'espoir d'améliorer la situation.

Le sénateur Tkachuk : Vous avez parlé du grand nombre de conteneurs qui passent par les ports de Vancouver et Prince Rupert. Combien de ces conteneurs restent au Canada, et quel pourcentage d'entre eux vont directement au Sud?

Mme Burr : Nous avons été ébahis de découvrir qu'actuellement, seulement 7 p. 100 des conteneurs qui arrivent à Vancouver vont aux États-Unis. La plupart d'entre eux vont dans les provinces du Centre et de l'Est du Canada, ce qui revient à ce que disait le sénateur, à propos de la possibilité du faire du port d'Halifax un port d'entrée, en plus des conteneurs qui sont destinés à l'Est. Quasi tout le monde qui travaille aux ports d'entrée de Vancouver et de Prince Rupert voudrait accroître le trafic de conteneurs vers les États-Unis.

On voudrait augmenter le trafic vers les États-Unis, parce que, ce faisant, on réduirait le coût des conteneurs à l'unité, ce qui profiterait à tout le Canada. Ainsi les coûts du transport seraient-ils inférieurs dans l'ensemble pour le Canada si nous partageons certains des frais avec le plus vaste marché nord-américain.

Le sénateur Tkachuk : Peut-être n'ai-je pas tous les éléments, mais les ports sont sous responsabilité fédérale, et il faut des investissements. Les autoroutes relèvent de la compétence provinciale, les chemins de fer sont privés, et puis, il y a la main-d'œuvre. La main-d'œuvre pour le mouvement, hors de nos ports, des grains et d'autres produits de base pose un problème sur la côte Ouest.

J'ai grande confiance dans le secteur privé pour réagir aux marchés, bien que je ne sois pas si sûr au sujet des chemins de fer. Néanmoins, il y a aussi les provinces, et le trafic sur les autoroutes.

Is there some method of sharing information on what is happening so that they are prepared to take the traffic in order that we can prepare ourselves for the next 10 to 15 years? I do not think we can play catch-up in this game because of Seattle, Los Angeles and now Mexico on the West Coast, which is my major interest.

Ms. Burr: A couple of years ago there were capacity crunches. When we looked into it, we found one problem was that shippers were not necessarily informing the transportation service providers when containers would be arriving. It was almost like the Wild West. Ships were arriving in harbour ahead of time or at the wrong time, and there was incredible congestion in the Lower Mainland on the rails and the roads.

Last fall we did some work with WESTAC, an association of transportation stakeholders in Western Canada, including three of the four Western provinces and the major transportation providers. Transport Canada is a member as well. In conjunction with WESTAC, we had a conference to which we invited all the major commodity groups plus retail and shipping interests to provide forecasts of growth in their traffic out to 2015. WESTAC has produced a report. This was the first time that everyone came together and talked about their forecasts. We received feedback that the government needs to do more of that; the government needs to bring people together so that we can have a reasonably good assessment of the forecasted traffic demand over the foreseeable future. We will try to do this every couple of years.

On the other side of the equation, the availability of infrastructure, we work closely with provincial governments on highway investments. There are federal programs that provide funds and we try to encourage investments in the most strategically important infrastructure. Major highways and connection points at port or rail will be a priority in the future.

Senator Tkachuk: Does the Port of Vancouver stay open 24 hours a day? I heard that it is basically a daytime port.

Ms. Burr: Mr. Di Sanza will comment on that as he has been intimately involved in the trucking dispute over the last year and is familiar with changes in operating procedures.

Mr. Di Sanza: It depends on the terminal. The gate hours are determined by the terminal operators themselves in conjunction with the port depending on demand.

I understand there are currently no terminals open 24 hours a day. However, in the course of the last several months, the port has instituted extended gate hours for some terminal operators,

Existe-t-il un moyen de partager les renseignements sur ce qui se passe, pour qu'ils soient prêts à prendre le trafic en charge, pour que nous puissions nous préparer pour les 10 ou 15 prochaines années? Je ne pense pas que nous pourrions nous contenter de faire du rattrapage, dans ce contexte, à cause de Seattle, Los Angeles et maintenant Mexico sur la côte Ouest, qui m'intéresse particulièrement.

Mme Burr : Il y a deux ou trois ans, il y a eu un resserrement de la capacité. Quand nous avons examiné cette situation, nous avons constaté qu'un problème, c'est que les expéditeurs n'informaient pas nécessairement les fournisseurs de services de transport du moment auquel les conteneurs devaient arriver. On aurait dit le Wild West. Les navires arrivaient dans le port à l'avance, ou au mauvais moment, et créaient une congestion incroyable sur les chemins de fer et les routes des basses-terres continentales.

L'automne dernier, nous avons travaillé avec WESTAC, une association des intervenants du transport de l'Ouest canadien, qui englobe trois des quatre provinces de l'Ouest et les principaux fournisseurs de transport. Transports Canada en est aussi membre. En conjonction avec WESTAC, nous avons tenu une conférence à laquelle nous avons invité les représentants de tous les principaux groupes de produits, avec ceux de la vente au détail et du transport des marchandises, à nous faire part de leurs prévisions de croissance de leur trafic jusqu'à 2015. WESTAC a produit un rapport. C'était la première fois que tout ces gens-là étaient réunis et parlaient de leurs prévisions. Selon la rétroaction reçue, le gouvernement doit faire plus de ce genre de démarches; il doit rassembler les gens pour que nous puissions faire une évaluation assez juste la demande prévue de trafic dans un avenir prévisible. Nous essaierons de le faire tous les deux ou trois ans.

De l'autre côté de l'équation, la disponibilité de l'infrastructure, nous travaillons de près avec les gouvernements des provinces relativement aux investissements sur les autoroutes. Il existe des programmes d'investissement fédéraux, et nous essayons d'encourager l'investissement dans l'infrastructure qui a le plus d'importance stratégique. Les grandes autoroutes et les points de connexion, aux ports ou chemins de fer, seront la priorité à l'avenir.

Le sénateur Tkachuk : Est-ce que le port de Vancouver est ouvert 24 heures sur 24? J'ai entendu dire que c'est surtout un port de jour.

Mme Burr : M. Di Sanza en parlera, puisqu'il a été personnellement mêlé au conflit du camionnage depuis un an, et qu'il connaît les changements apportés aux procédures d'exploitation.

M. Di Sanza : Cela dépend du terminal. Les heures d'ouverture sont fixées par les exploitants du terminal eux-mêmes, en conjonction avec le port, selon la demande.

À ce que je comprends, aucun terminal, actuellement, n'est ouvert 24 heures sur 24. Cependant, depuis quelques mois, le port a prolongé les heures d'ouverture du portail pour certains

particularly the busier ones, to ensure that there is greater efficiency and less congestion, particularly for trucks picking up containers.

The port has a plan to increase gate hours by two hours each year for the next four years so that it will ultimately be open 18 hours a day. They are doing that on a scaled basis to ensure there is alignment with surrounding communities in terms of increased truck traffic in the evening hours, so that there is no local opposition.

Senator Tkachuk: What is the percentage of boxes that arrive in Vancouver by truck versus rail?

Ms. Burr: About 65 per cent arrive by rail and the rest by truck.

Senator Tkachuk: That is substantial. Do they go east?

Ms. Burr: Most of them.

Senator Tkachuk: Wal-Mart, for example, is a huge customer of China. Someone told me that Wal-Mart buys even more than the entire U.S.

Where are all those containers unpacked for the Wal-Mart stores?

Ms. Burr: Some of it goes east in containers. Some of it is destuffed locally.

Mr. Di Sanza can comment further on that.

Mr. Di Sanza: A number of large retail operators such as Wal-Mart and Canadian Tire have set up destuffing operations in close proximity to the port. Typically, the containers are moved there by truck where they are destuffed and restuffed for distribution for the local, regional or Canadian market. In some cases, containers go directly to the East and are distributed from there. In many cases, they go through this intermediate process locally. From there, they typically move by rail, although in some cases by truck if they are going to the Western provinces.

Senator Merchant: I had heard that there may be something going on in Saskatoon. I am from Saskatchewan. Do you need to have places to store these containers? Is it possible that there could be inland terminals and something like that could go to a place like Saskatchewan?

Ms. Burr: There is a strong possibility that there will need to be what they call inland ports away from the port lands, particularly because the land close to the ports is valuable and it does not make sense to store empty containers. One of the challenges is figuring out where it makes the most sense to have these inland ports. A number of studies are underway right now. The Province of British Columbia is doing one for B.C., but there is also a study underway for all of Western Canada to determine what makes the most sense in terms of where you would actually locate these

exploitants de terminaux, particulièrement les plus occupés, pour assurer une plus grande efficacité et réduire la congestion, particulièrement pour les camions qui viennent prendre livraison de conteneurs.

Le port a prévu de prolonger les heures d'ouverture de deux heures par année, ces quatre prochaines années, pour au bout du compte être ouvert 18 heures par jour. C'est fait progressivement pour assurer l'adaptation graduelle des collectivités environnantes, en ce qui concerne l'augmentation du trafic des camions en soirée, pour qu'il n'y ait pas d'opposition à l'échelle locale.

Le sénateur Tkachuk : Quel est le pourcentage de conteneurs qui arrivent à Vancouver par camion, comparativement au chemin de fer?

Mme Burr : Environ 65 p. 100 arrivent par le chemin de fer, et le reste par camion.

Le sénateur Tkachuk : C'est beaucoup. Est-ce qu'ils vont à l'Est?

Mme Burr : La plupart.

Le sénateur Tkachuk : Wal-Mart, par exemple, est un gros client de la Chine. Quelqu'un m'a dit que Wal-Mart achète même plus que tous les États-Unis.

Où sont déchargés les conteneurs, pour les magasins Wal-Mart?

Mme Burr : Une partie des marchandises va dans des conteneurs vers l'Est. Certains conteneurs sont dépotés à l'échelle locale.

M. Di Sanza pourrait en dire plus.

M. Di Sanza : Plusieurs gros détaillants, comme Wal-Mart et Canadian Tire, ont des opérations de dépotage à proximité du port. Généralement, les conteneurs y sont amenés par camion, ils sont dépotés et repotés pour distribution sur le marché local, régional ou national. Dans certains cas, les conteneurs vont directement à l'Est et sont distribués de là. Bien souvent, ce processus intermédiaire se fait à l'échelle locale. De là, ils sont normalement transportés par rail, bien qu'il arrive que ce soit par camion, s'ils sont à destination des provinces de l'Ouest.

Le sénateur Merchant : J'ai entendu dire qu'il pourrait se passer quelque chose à Saskatoon. Je viens de la Saskatchewan. Avez-vous besoin d'endroits pour entreposer ces conteneurs? Est-il possible qu'il puisse y avoir des terminaux à l'intérieur du pays et qu'il y ait quelque chose de ce genre en Saskatchewan?

Mme Burr : Il est très possible qu'il soit nécessaire d'avoir ce qu'ils appellent les ports intérieurs, à distance des ports maritimes, particulièrement parce que les terrains adjacents aux ports sont précieux et que ce n'est pas très logique de les utiliser pour y entreposer des conteneurs. L'un des défis, c'est de déterminer où il sera le plus logique d'avoir ces ports intérieurs. Plusieurs études sont en cours actuellement. La Colombie-Britannique en fait une, mais il y en a aussi une pour tout l'Ouest canadien, pour déterminer où il serait le plus logique de situer ces ports intérieurs.

inland ports. The railways do not want to be stopping the train every hundred miles. They probably will only want a couple of inland ports.

We think the logical place would be somewhere where the intersection occurs between the rail lines and good highway services and infrastructure, probably fairly close to an urban setting. A number of cities hope to be inland ports. We are not sure at this stage what makes the most sense. In the end, it will probably be a commercial decision of the railways working with other partners.

Senator Austin: Coming from British Columbia, this is a significant topic and I want to explore a few questions with you.

Two-and-a-half years ago, we had an enormous rail congestion problem. All the West Coast ports in North America were taken by surprise by the volume of traffic that suddenly exploded from China in particular, on top of the normal increasing traffic from Korea, Japan and Taiwan. How were we able to resolve the congestion problem, the lack of rail capacity?

Ms. Burr: Although CN and CP already had a partnership arrangement in the Fraser canyon for a number of years, they traditionally have not shared each other's track. One of the significant things that happened as a result of these enormous problems two years ago is that CN and CP have now signed co-production agreements and are operating on each other's track, in some cases, and even using the crew of the competitor railway. In railway terms, this is fairly unusual. I am sure you are aware that railways like to control every element of their operation. This was borne out of a certain amount of crisis. I am told that it is working very well for the most part. I am sure there have been a few bugs to iron out along the way — a few shippers have told us that — but generally it is improving the operation day to day. More importantly, it is building capacity and giving time for perhaps some investments to be made in the infrastructure elsewhere.

Senator Austin: What rail investments are committed in the Fraser delta area by the two railways? What capital investments over what near-term time?

Ms. Burr: In the Fraser delta, I am not sure they have committed much.

Richard Saillant, Acting Executive Director, Rail Policy, Transport Canada: In that area, we are not aware exactly what the plans are. Obviously, there is always some toing and froing. CP for a long while said they were up to a plan for half a billion dollars in investments to enhance capacity. Lately, they have not been divulging much of that information and we are not exactly sure what the plans are.

To talk about capacity more generally, it is an elastic concept. Several factors go into capacity. Over the last two years, there was a major crisis and one of the issues facing us was that we realized the railways had been in a downsizing mode for a long while and

Les compagnies ferroviaires ne veulent pas devoir arrêter leurs trains tous les 100 milles. Elles ne voudront probablement pas avoir plus de deux ou trois ports intérieurs.

Nous pensons que l'endroit logique serait quelque part où se croisent les voies ferrées et les services et infrastructures routiers, probablement assez près d'un centre urbain. Plusieurs villes aimeraient bien avoir des ports intérieurs en leur sein. Nous ne sommes pas sûrs, pour l'instant, de ce qui est le plus logique. En fin de compte, ce sera probablement une décision commerciale que prendront les compagnies de chemin de fer, de concert avec d'autres partenaires.

Le sénateur Austin : Comme je viens de la Colombie-Britannique, c'est pour moi un sujet très important, et j'aimerais aborder plusieurs aspects avec vous.

Il y a deux ans et demi, nous avons eu un énorme problème de congestion des chemins de fer. Tous les ports de la côte Ouest, en Amérique du Nord, ont été pris par surprise par le volume de trafic qui avait soudain explosé, en provenance de la Chine surtout, en plus de l'augmentation du trafic en provenance de la Corée, du Japon et de Taïwan. Comment avons-nous pu résoudre ce problème de congestion, le manque de capacité ferroviaire?

Mme Burr : Bien que le CN et le CP avaient déjà un arrangement de partenariat dans le canyon du Fraser, depuis plusieurs années, ces compagnies n'avaient pas l'habitude de partager leurs voies ferrées. L'une des conséquences importantes de ces énormes problèmes d'il y a deux ans, c'est que le CN et le CP ont maintenant signé des accords de coproduction et utilisent les voies ferrées l'un de l'autre, dans certains cas, et même l'équipage de l'un et de l'autre. Dans le monde ferroviaire, ce n'est pas courant. Je suis sûre que vous savez que les compagnies ferroviaires aiment à contrôler chaque aspect de leur exploitation. C'est ce qui est ressorti d'une crise assez importante. On m'a dit que le tout fonctionne assez bien, en général. Je suis sûre qu'il y a eu quelques accrocs en cours de route — plusieurs expéditeurs me l'ont dit — mais généralement, la situation s'est améliorée. Le plus important, c'est que cela augmente la capacité et donne le temps de faire peut-être certains investissements dans l'infrastructure ailleurs.

Le sénateur Austin : Quels investissements les deux compagnies ferroviaires ont-elles fait dans la région du delta du Fraser? Quels investissements de capitaux, sur quelle période à court terme?

Mme Burr : Je ne suis pas sûre qu'elles aient beaucoup investi dans le delta du Fraser.

Richard Saillant, directeur exécutif intérimaire Politique ferroviaire intérimaire, Transports Canada : Dans cette région, nous ne savons pas exactement ce qui est prévu. Bien évidemment, il y a toujours des allers et venues. Le CP, pendant longtemps, a dit dresser un plan d'un demi-milliard de dollars d'investissements pour accroître la capacité. Dernièrement, ils n'en ont pas beaucoup parlé, et nous ne savons pas exactement ce qu'ils prévoient.

Pour parler de la capacité de façon plus générale, c'est un concept assez élastique. Plusieurs facteurs entrent en compte dans la capacité. Depuis deux ans, il y a eu une crise importante, et l'un des problèmes que nous avons connus, c'est que nous avons

then all of a sudden they had to adjust. We realized that, to build capacity, you need to work on many fronts, including trying to add rolling stock, crews, having better deployment, better management of crews and rolling stock, and also working on operations management and working with partners. The railways tend to view major investments as the last resort once they can clearly see that there is no more capacity to add in the system to other initiatives. That is understandable because right now they are seeing an increase in demand for their services but, in order to justify major investments, they need to ensure that this demand will be sustained. We are seeing that the railways are now earning their cost of capital, and we think it bodes well for future investments.

Senator Austin: It is a chicken-and-egg situation. The traffic appears and is not serviced so it goes somewhere else while the railways wait until the demand for their services is sustained over a period of time, all of which is a bit antediluvian. Do we have the capacity? I presume we do. I presume the department knows what the container export capacity is from Asian ports to North America. They know what number of vessels are container-carrying vessels, and they know the demand for consumer goods over the last five years. I can understand a short-term congestion, but none of this in terms of infrastructure development is hard to guess. The railways are a critical link in the aspirations of all our ports for moving traffic. They have concentrated, as was suggested, on north-south traffic rather than east-west-style traffic.

I will move on to Prince Rupert for a moment and ask you what is happening in terms of both the container port development and the railway capacity upgrade in that port?

Ms. Burr: The container terminal activity is proceeding. There were some issues around environmental assessment but I understand that, for the most part, those questions have been dealt with. Work is starting on construction of the first phase of the development. As you will recall, there was an investment in that container facility by the federal government and also by the Province of British Columbia. The port authority is starting to talk about Phase 2, which would be a further expansion, but the first phase would not come on stream until, I believe, 2007. There is a bit of time to get the first phase up and running, which is the primary focus.

I understand that CN has budgeted about \$1.5 billion for investments in 2006. One area they identified for upgrade is the line from Prince Rupert, the old B.C. rail line in British Columbia. In addition, they have purchased a number of locomotives that they will dedicate to that line. There is no doubt they see this as a

réalisé que les chemins de fer étaient depuis longtemps en mode de rationalisation, et puis, soudainement, il leur a fallu s'ajuster. Nous avons compris que, pour augmenter la capacité, il faut travailler sur bien des fronts à la fois, notamment essayer d'ajouter du matériel roulant, améliorer le déploiement, mieux gérer les équipes et le matériel roulant, et aussi travailler sur la gestion des opérations et collaborer avec les partenaires. Les compagnies ferroviaires ont tendance à considérer les importants investissements comme un ultime recours, à n'envisager qu'une fois qu'on est sûrs qu'il n'y a plus de capacité disponibles dans le système pour d'autres initiatives. On peut le comprendre, parce que maintenant, elles constatent une augmentation de la demande pour leurs services mais, pour justifier d'importants investissements, elles doivent s'assurer que cette demande sera soutenue. Nous constatons que les compagnies ferroviaires récupèrent maintenant leurs investissements de capital, et nous pensons que c'est de bon augure pour les investissements futurs.

Le sénateur Austin : C'est la situation de la poule et de l'œuf. Les conteneurs arrivent, ne reçoivent pas de services, alors ils vont ailleurs, tandis que les compagnies ferroviaires attendent que la demande de leurs services se maintienne pendant un certain temps, et le principe est quelque peu antédiluvien. Avons-nous la capacité? Je suppose que oui. Je présume que le ministère connaît la capacité d'exportation en provenance des ports de l'Asie vers l'Amérique du Nord. Il connaît le nombre de navires porteurs de conteneurs, et il sait ce qu'a été la demande de biens de consommation ces cinq dernières années. Je peux comprendre une congestion à court terme, mais rien de tout cela, en termes de développement de l'infrastructure, n'est difficile à deviner. Les compagnies ferroviaires sont un lien essentiel dans les projets de tous nos ports, pour faire circuler les conteneurs. Elles se sont concentrées, comme on l'a déjà dit, sur le trafic nord-sud, plutôt que sur l'est-ouest.

Je vais parler un moment de Prince Rupert et vous demander ce qui se passe, aux plans du développement du port de conteneurs et de l'augmentation de la capacité ferroviaire dans ce port?

Mme Burr : L'activité se poursuit pour le terminal de conteneurs. Il y a eu des problèmes avec l'évaluation environnementale, mais d'après ce que j'ai compris, la plupart ont été réglés. Les travaux commencent pour la construction de la première phase du développement. Si vous vous en souvenez, le gouvernement a fait un investissement dans cette installation de manutention de conteneurs, et aussi la Colombie-Britannique. L'administration portuaire commence à parler de la deuxième phase, qui serait un agrandissement, mais la première phase ne serait pas en œuvre avant, je crois, 2007. La construction et la mise en œuvre de la première phase prend un peu de temps, et c'est le premier objectif.

À ce que j'ai compris, le CN a prévu à son budget 1,5 milliard de dollars d'investissements en 2006. Un élément dont l'amélioration a été décidée, c'est la voie ferrée venant de Prince Rupert, l'ancien chemin de fer de la Colombie-Britannique. En plus, ils ont acheté plusieurs locomotives qu'ils réserveront à cette

major opportunity into North America and are making investments in that part of their infrastructure. CP's proposed investments this year are between \$810 million and \$825 million.

I would caution, on both sets of numbers, that the amount of investment into just keeping the current infrastructure going is fairly sizeable, so not all that money means new capacity. It means continuing to maintain the infrastructure they have, but there is definitely an intention on the part of CN to expand their activities in B.C.

Senator Austin: What would the container capacity be in Phase 1 at Prince Rupert? How many containers would be described as capacity when Phase 1 is completed?

Ms. Burr: It would be 400,000 TEUs to 500,000 TEUs, which is a fairly significant investment and a tremendous investment opportunity for that part of Northern B.C. In the second phase, I believe they are aiming for 1.2 million TEUs, but that would be a few years hence.

Senator Austin: Switching back to Vancouver, you mentioned the 2006 Budget. My understanding is that you said there was \$591 million, which is over eight years.

Ms. Burr: That is correct.

Senator Austin: With \$19 million in this current fiscal year being earmarked, how will it be effective?

Ms. Burr: Environmental assessments and planning are required for major infrastructure projects. The cash flow there would be allocated to the start-up of a number of infrastructure projects, recognizing they will play out and roll out over a number of years. Some funds are being made available for intelligent transportation system upgrades to improve the capacity of the existing system. We are providing funds as well to the Canada Border Services Agency, and they would invest in infrastructure to improve their efficiency and also for staff for Prince Rupert. They would hire people in advance of the container facility being finished so they can train their staff fully and have them ready to go when the container facility opens in 2007.

Senator Austin: I am curious how the department sees its role in the Pacific gateway strategies. There is a gateway council. How do you interrelate to the existing gateway council? There was, in Bill C-68, a concept of a council that would take into account users' rights through to Ontario because Sault Ste. Marie is the major passage way for freight from the Pacific coast into the centre of the United States.

Is it contemplated that there will be some kind of advisory group to the federal side or is the department simply going to negotiate? Is the department a member of the current gateway council so it can negotiate with that council? With whom will it relate?

voie. Il ne fait aucun doute qu'ils ont reconnu un débouché important sur l'Amérique du Nord, et qu'ils font des investissements dans cette partie de leur infrastructure. Les investissements qu'a proposés le CP cette année sont de l'ordre de 810 à 825 millions de dollars.

Je voudrais émettre une mise en garde, à propos de ces deux séries de chiffres, soit que le montant de l'investissement, rien que pour entretenir l'infrastructure actuelle, est assez important, alors ces sommes ne sont pas seulement que pour une nouvelle capacité. C'est pour continuer d'entretenir l'infrastructure actuelle, mais il est certain que le CN compte accroître ses activités en Colombie-Britannique.

Le sénateur Austin : Quelle serait la capacité de conteneurs de la première phase, à Prince Rupert? Combien de conteneurs pourraient être considérés comme la capacité quand la première phase sera terminée?

Mme Burr : Ce serait de 400 000 à 500 000 EVP, ce qui est un investissement d'importance et une occasion d'investissement fantastique pour cette région du nord de la Colombie-Britannique. À la deuxième phase, je pense qu'ils visent 1,2 million d'EVP, mais ce serait dans plusieurs années.

Le sénateur Austin : Revenons à Vancouver, vous avez parlé du budget de 2006. À ce que je comprends, il y avait 591 millions de dollars, sur une période de huit ans.

Mme Burr : C'est bien cela.

Le sénateur Austin : Avec 19 millions de dollars déjà réservés pour l'exercice actuel, à quoi cela servira-t-il?

Mme Burr : Tout grand projet d'infrastructure exige des évaluations environnementales et de la planification. Les liquidités seraient assignées au lancement de plusieurs projets d'infrastructure, en reconnaissant qu'ils seront réalisés progressivement, sur plusieurs années. Certains fonds sont réservés à la mise à niveau du système de transport intelligent, pour améliorer la capacité du réseau actuel. Nous versons aussi des fonds à l'Agence des services frontaliers du Canada, et elle l'investirait dans l'infrastructure pour accroître son efficacité, et aussi pour embaucher du personnel pour Prince Rupert. Elle embaucherait du personnel avant l'achèvement de l'installation de manutention de conteneurs, pour pouvoir leur fournir une formation complète et qu'ils soient prêts lorsque l'installation ouvrira en 2007.

Le sénateur Austin : Je serais curieux de savoir quel rôle le ministre s'attribue dans les stratégies de la porte d'entrée du Pacifique. Il y a un conseil de la porte d'entrée. Comment feriez-vous le lien avec le conseil de porte d'entrée actuelle? Il y avait, dans le projet de loi C-68, un concept de conseil qui tiendrait compte des droits des utilisateurs jusqu'en Ontario parce que Sault Ste. Marie est la principale voie de passage du fret de la côte du Pacifique vers le centre des États-Unis.

Est-il envisagé d'avoir une espèce de groupe consultatif du côté fédéral, ou est-ce que le ministère va simplement négocier? Est-ce que le ministère est membre du conseil de porte d'entrée actuelle, pour pouvoir négocier avec lui? Avec qui sera-t-il en rapport?

Ms. Burr: The final details on the modalities of the Pacific gateway are still being worked out. We would see ourselves supporting any initiative going forward. We work closely with the Province of British Columbia and actually the four Western provinces, focusing on the backlogs, bottlenecks and problems that impede the flow of goods from the West Coast through to central Canada. That would be our focal point and we would support whatever model the government chooses to introduce in the end.

Senator Austin: The answer is — there is no game plan yet.

Ms. Burr: I think it is under development.

Senator Eyton: It is lovely to be world competitive for a couple of reasons. One, you can assure yourselves that you are getting the best value for the dollar or getting more for less. Second, in the competitive marketplace, and we are largely talking North America because that is where we are located, you can take your share of the business, your share of the shipping.

My understanding is that we in fact do not really take our share of the container traffic in North America. We are running to 3 per cent or 4 per cent, which is significantly less than we should, even if we take the usual 10 per cent of whatever goes in the U.S. We are not doing as well as we should opposite the marketplace competition.

Who keeps track of the competition? I am worried that the conversation talks about “existing facilities” and “maintenance of existing facilities” and perhaps a small initiative here. This is relatively small dollars when you talk the \$35 billion or \$75 billion mentioned earlier. Who keeps track of what is happening? It is not static. Many things are happening in the Northwest, in California and the Northeast United States. Who keeps track of that? How does it get translated into action?

Ms. Burr: We try to keep track. It is challenging because there is no one single source of information. We have a fairly good handle on the Canadian situation. The Americans have very good data, generally. It is a bit more challenging with Mexico but there are conferences at which the three countries share information. We have done that recently at a short sea shipping conference held in Vancouver. Mr. Roy is our Director General of Economic Analysis and is responsible for producing data in our department.

Roger Roy, Director General, Economic Analysis, Transport Canada: The issue is extremely complex. We need to have comparable data from the different countries to keep track of what is going on in the North American context. In the early 1990s we started the Canada-U.S. transportation data interchange with the Americans. Then we got the Mexican government to participate as well. We meet once a year and exchange information on the transportation system of our

Mme Burr : Les derniers détails des modalités de la porte d'entrée du Pacifique sont encore en voie d'élaboration. Nous nous imaginons appuyer toute initiative qui ira de l'avant. Nous travaillons en étroite collaboration avec la Colombie-Britannique, et en fait avec les quatre provinces de l'Ouest, en nous concentrant sur les arriérés, les embouteillages et les problèmes qui nuisent au flux des marchandises de la côte Ouest vers le centre du Canada. Ce serait notre principal point de mire, et nous appuierions tout modèle que le gouvernement choisirait de mettre en œuvre en bout de ligne.

Le sénateur Austin : La réponse, c'est donc qu'il n'y a pas de plan prévu.

Mme Burr : Je pense qu'il est en voie d'élaboration.

Le sénateur Eyton : C'est vraiment très bien d'être compétitif à l'échelle mondiale pour plusieurs raisons. La première, c'est qu'on peut s'assurer d'avoir le meilleur rendement pour le coût, ou d'obtenir plus pour moins. Deuxièmement, sur le marché concurrentiel, et nous parlons surtout de l'Amérique du Nord, parce que c'est là que nous sommes, on peut prendre sa part des activités, sa part du transport maritime.

À ce que je comprends, en fait, nous ne prenons pas vraiment notre part du trafic de conteneurs en Amérique du Nord. Nous fonctionnons à 3 ou 4 p. 100 de notre capacité, ce qui est nettement moins que ce que ce devrait être, même si nous prenons les 10 p. 100 habituels de ce qui va vers les États-Unis. Nous ne nous en tirons pas aussi bien que nous le devrions, face à nos concurrents sur le marché.

Qui fait un suivi de la compétition? Je m'inquiète que nous parlions de « installations existantes » et d'« entretien des installations existantes » et, peut-être, d'une modeste initiative, ici. C'est relativement peu d'argent quand il est question de 35 milliards ou 75 milliards de dollars, dont on a parlé tout à l'heure. Qui fait le suivi de ce qui se passe? Ce n'est pas une situation statique. Bien des choses se passent dans le Nord-Ouest, en Californie et dans le Nord-Ouest des États-Unis. Qui en fait un suivi? En quoi cela se traduit-il en action?

Mme Burr : Nous essayons de faire un suivi. C'est difficile, parce qu'il n'existe pas qu'une seule source d'information. Nous avons assez bien en mains la situation canadienne. Les Américains ont d'excellentes données, généralement. C'est un peu plus difficile avec le Mexique, mais il y a des conférences, dans le cadre desquelles les trois pays partagent des renseignements. C'est ce que nous avons fait récemment, lors d'une brève conférence sur le transport maritime de marchandises, tenue à Vancouver. M. Roy est notre directeur général de l'Analyse économique, et il est responsable de la production de données à notre ministère.

Roger Roy, directeur général, Analyse économique, Transports Canada : L'enjeu est extrêmement complexe. Il nous faut des données comparables des différents pays pour faire un suivi de ce qui se passe dans le contexte nord-américain. Au début des années 90, nous avons commencé à échanger des données sur le transport Canada-États-Unis avec les Américains. Ensuite, nous nous sommes adressés au gouvernement mexicain, pour l'inviter à en faire autant. Nous nous réunissons une fois par année, nous

respective countries so we can follow the flow, not so much from a domestic point of view but from an integrated North American approach.

We update information using the different system of data collection that exists in the three countries so it allows us to track down the evolution of the different ports, which flows are coming in at which ports, and from that port where they go within North America. We try to track down within the limits of the data; however, there are some comparison challenges when it comes to all the data collection processes that have been put in place in each of the countries.

Senator Eyton: I understand that and we are keeping track of things as they happen but I was more focused on new money going in. We are making some investments and they sound relatively small to me — I heard \$130 million, \$140 million, this kind of volume. I was looking for who keeps track of what is being done at the new port facilities and the new intermodal systems that are being invented and which are competitive to us — all of that.

Mr. Roy: I sense from your question that you would also like to see how this investment, made elsewhere, at the end may mean increased competition for the Canadian system. That is a challenge because it means you have to understand all of the players that come into play in the final decision of which facility will be used at the end.

If you look at shipping lines, for example, most of the containers are shipped by shipping lines that are members of conferences. There is no such thing as a long-term contract with a port when it comes to a shipping line. They will sign a contract for a fixed period of time and they will want to ensure that they can play out the market condition as the market evolves. That is why, when we were alluding to the rail investment and how challenging it is for the railways to know how much investment to make, there is no such thing as a 15-year contract with the shipping line. There are two- or three-year contracts. If you make an investment for 15 years, 20 years or 30 years or more, you want some degree of assurance that you will build a capacity that will be used to generate revenue. It is difficult to foresee commercial-related decisions for the Port of Vancouver, the Port of Prince Rupert, the Port of Montreal or the Port of Halifax. We try to track down how much investment is being made so that we can stay on top of what is going on. The issue is to convert that into the implication.

Senator Eyton: I was trying to see where we will be five years from now.

Ms. Burr: I would like to mention that there is some room for hope. Vancouver is the fastest-growing container throughput on the West Coast. Although we are small, they have been making headway. Some of the investments are being made by the private

échangeons des données sur les systèmes de transport de nos pays respectifs, pour faire un suivi du débit, pas tellement du point de vue national, mais plus selon une approche nord-américaine intégrée.

Nous mettons à jour les données au moyen des divers systèmes de collecte de données qui existent dans les trois pays, afin de pouvoir faire le suivi de l'évolution des différents ports, quels conteneurs vont à quel port et, de ce port, où ils vont en Amérique du Nord. Nous essayons de faire un suivi dans les limites des données; cependant, la comparaison pose certaines difficultés, si on pense à tous les processus de collecte de données qui ont été instaurés dans chacun des pays.

Le sénateur Eyton : Je comprends qu'on fasse un suivi de ce qui se passe quand ça se passe, mais je m'intéresse plus à l'investissement des nouveaux fonds. Nous faisons des investissements, qui me semblent relativement modestes — j'ai entendu 130 millions, 140 millions, ce genre de montants. Je m'intéresse à savoir qui fait le suivi de ce qui se fait, aux nouvelles installations portuaires, et aussi aux nouveaux systèmes intermodaux qui sont inventés et qui nous font concurrence — tout cela.

M. Roy : J'ai l'impression, d'après votre question, que vous aimeriez aussi savoir comment cet investissement, fait ailleurs, au bout du compte pourrait signifier une compétition accrue pour le réseau canadien. C'est un défi, parce que cela veut dire qu'il faut comprendre la situation de tous les intervenants qui entrent en compte dans la décision finale sur l'installation qui sera utilisée au bout du compte.

Si vous regardez les compagnies de navigation, par exemple, la plupart des conteneurs sont expédiés par des compagnies de navigation qui sont membres d'associations. Il n'existe rien de tel qu'un contrat à long terme avec un port pour une compagnie de navigation. Elles signeront un contrat pour une période fixe, et elles voudront s'assurer de pouvoir profiter de la conjoncture du marché, au fur et à mesure de son évolution. C'est pourquoi, quand nous faisons allusion à l'investissement ferroviaire et à la difficulté qu'ont les compagnies ferroviaires de déterminer combien investir, il n'existe rien de tel qu'un contrat de 15 ans avec une compagnie de navigation. Ce sont des contrats de deux ou trois ans. Si vous faites un investissement sur 15, 20 ou 30 ans ou même plus, vous voulez être assez sûr de pouvoir augmenter la capacité qui servira à générer des recettes. Il est difficile de prévoir les décisions de nature commerciale pour le port de Vancouver, celui de Prince Rupert, celui de Montréal ou d'Halifax. Nous essayons de faire un suivi des investissements qui sont faits, pour rester au courant de ce qui se passe. Le problème, c'est de traduire cela en conséquences.

Le sénateur Eyton : J'essaie de voir où nous en serons dans cinq ans.

Mme Burr : J'aimerais préciser qu'il y a lieu d'espérer. Vancouver est le point de passage des conteneurs dont le débit affiche la plus forte croissance sur la côte Ouest. Bien que nous soyons modestes, il y a eu des progrès. Le secteur privé a aussi fait

sector as well. There are terminal operators and the ports themselves have been making investments, so it is a larger amount than the dollars we have been discussing so far.

Senator Eyton: Is our market share in North America increasing overall?

Ms. Burr: Yes, but if we do not take action, it will not continue to increase; that is the crux of the challenge for us. Everyone else is trying to increase their market share as well.

[Translation]

Senator Dawson: I support Senator Mercer who commented on the strong tendency to consider the Western Canada as the biggest problem. The combined growth of Halifax and Montreal and of the ports in Eastern Quebec may not have been as phenomenal as the growth in Vancouver. But in spite of one of the perverse effects of decentralization, there has been real growth. Decentralization was a good idea; Halifax and Montreal are much more aggressively competitive than when we had the Canadian port authority. It tended to do some arbitration, to some extent. The disappearance of that type of arbitration is my biggest concern because we are missing opportunities to evaluate the east overall.

You have a Montreal council, a Halifax council. But is there an Eastern Canada council? Rather than this competition between Halifax and Montreal, people would realize that they have common problems and would ask how they should approach Transport Canada in order to take advantage of these opportunities for the future. The under-utilization Senator Mercer referred to is real. I understand that there are different markets. We have to develop competition with the United States in business with Eastern Canada. There is no more coordination with the disappearance of the Canadian port authority. Decentralization has its advantages, whether you consider the Port of Quebec or others. This has given them a great deal of independence to make more difficult regional decisions because the apparatus was much more cumbersome before. But there is a perverse effect, which is the lack of coordination.

I wonder how Transport Canada will do arbitration, when it must be done.

Ms. Burr: I think that people in Halifax and Montreal are starting to talk to each other a little.

I am going to ask Mr. Di Sanza to tell us whether greater coordination would be a possibility at this time.

Mr. Di Sanza: Although it is true that the ports of Montreal and Halifax are competing on certain markets, there is nevertheless a fairly stable growth in both ports. The two ports do indeed have expansion plans over several years. Montreal, for instance, is forecasting an increase of 1.2 million containers, or TEUs, and expects an increase of more than 2 million

certain investissements. Il y a des exploitants de terminaux, et les ports eux-mêmes, qui ont fait des investissements, alors au total, les montants sont plus importants que ceux dont nous avons parlé jusqu'ici.

Le sénateur Eyton : Est-ce que notre part du marché en Amérique du Nord est aussi en hausse?

Mme Burr : Oui, mais si nous n'agissons pas, cette croissance ne se maintiendra pas; c'est le noyau du problème pour nous. Tout le monde essaie de se tailler une plus grande part du marché aussi.

[Français]

Le sénateur Dawson : J'appuie le sénateur Mercer qui a commenté la tendance lourde d'envisager l'Ouest canadien comme étant le plus gros problème. La croissance combinée de Halifax et de Montréal et des ports de l'Est du Québec n'a peut-être pas été aussi phénoménale que celle de Vancouver. Malgré le fait que l'un des effets pervers de la décentralisation, une croissance réelle a été remarquée. La décentralisation était une bonne idée; Halifax et Montréal connaissent une concurrence beaucoup plus agressive que lorsque nous avions l'administration portuaire canadienne. Elle avait tendance à faire un peu d'arbitrage. La disparition de cette forme d'arbitrage représente ma plus grosse préoccupation parce qu'on rate des occasions d'évaluer l'Est dans son ensemble.

Vous avez un conseil de Montréal, un conseil de Halifax. Mais y a-t-il un conseil de l'est du Canada? Des gens, au lieu d'être en compétition entre Halifax et Montréal, se diraient qu'ils ont des problèmes communs et se demanderaient de quelle façon ils devraient s'adresser à Transport Canada afin de saisir des occasions pour l'avenir? La sous-utilisation dont parlait le sénateur Mercer est réelle. Je comprends qu'il y a différents marchés. Nous devons développer la compétition avec les États-Unis à faire affaire avec l'est du Canada. Il n'y a plus de coordination avec la disparition de l'administration portuaire canadienne. La décentralisation a ses bons aspects, que ce soit pour le port de Québec ou un autre. Cela leur a donné beaucoup d'indépendance pour prendre régionalement des décisions plus difficiles parce que l'appareil était beaucoup plus lourd. Mais il y a un effet pervers, un manque de coordination.

Je me demande de quelle façon Transports Canada fera de l'arbitrage, quand il y en a à faire.

Mme Burr : Je pense qu'on commence maintenant à se parler un peu entre Halifax et Montréal.

Je vais demander à M. Di Sanza de dire s'il y a possibilité, en ce moment, d'une plus grande coordination.

M. Di Sanza : Bien qu'il soit vrai que les ports de Montréal et de Halifax soient en concurrence sur certains marchés, il y a quand même une croissance assez stable dans les deux ports en question. Les deux ports ont effectivement des plans d'expansion sur plusieurs années. Montréal, par exemple, prévoit augmenter de 1,2 million de conteneurs, en unité type, à au-delà de 2 millions

around 2020. As for Halifax, they expect to go from 500,000 to 860,000 units. In both cases, growth is expected in their market.

We are working actively with both ports and their council, through the development agencies that exist in the Atlantic region and in the Quebec region. As you probably know, in the Montreal region there is a round table on transportation. We were active participants at this table, and continue to be. We work with the Province of Quebec and with certain ports along the St. Lawrence Seaway on the matter of short-sea shipping, where it may be possible to transfer containers from larger ships to smaller ones.

There are various possibilities for increasing market share, although, as you know, in the case of Montreal a large number of the containers that arrive there are routed to the United States. Montreal is a North American hub in this regard.

As for Halifax, they have done dredging work to accommodate larger ships — the next generation of large container ships — to allow those ships to dock in Halifax. They are well-positioned with regard to New York and New Jersey and even certain more southerly ports.

[English]

Senator Dawson: You said before that 7 per cent of what comes into Vancouver and Prince Rupert goes to the U.S. — 93 per cent goes east. What happens when it goes east? When it gets to Sault Ste. Marie, does it go south? How much of the traffic that has gone east stays east all the way in Canada? Does some of it start dispersing itself in a north-south commercial environment with the U.S.?

One of the reasons we are studying this is we are trying to understand where the containers are going, where they can stop and be managed — whether it is in Alberta or Saskatchewan or in the inland port in Montreal. I understand the 7 per cent that goes to the U.S. is easy to quantify because you can do it directly. However, on the 93 per cent that goes east, how do you know somewhere down the road that it is not going to the U.S. — or do you know?

Ms. Burr: We think we know and we think it is 7 per cent. That being said, this is an area where we want to do more research. Intuitively, you would think that when it gets to Sault Ste. Marie, there will be some containers going into the heartland of the United States. We think we have captured everything but I would be dishonest if I said we were totally confident with those numbers. This is an area we want to spend more time on over the next little while.

Senator Dawson: One of the things that was mentioned in camera was the fact that we have no GPS systems on containers. We have no electronic tagging of containers to know where they actually are going and where they are three days after they have

vers 2020. Dans le cas de Halifax, ils prévoient aller de 500 000 à 860 000 unités. Dans les deux cas, une croissance est prévue dans leur marché.

On travaille activement avec les deux ports et leur conseil, dans le cadre des agences de développement qui existent dans les régions atlantiques et celle du Québec. Comme vous le savez probablement, il y a, dans la région de Montréal, une table de concertation sur le transport. On a participé activement à cette table, et on le fait toujours. On travaille avec la province de Québec et avec certains des ports le long de la Voie maritime du Saint-Laurent sur cette question de transport maritime à courte distance, où il y a peut-être des possibilités de transbordement des conteneurs des plus gros navires aux plus petits.

Il y a différentes possibilités d'accroître la part du marché bien que, comme vous le savez, dans le cas de Montréal, une grande partie des conteneurs qui arrivent à Montréal sont acheminés vers les États-Unis. Montréal est une plaque tournante pour l'Amérique du Nord à cet égard.

Dans le cas de Halifax, ils ont creusé pour permettre à de plus gros navires, la prochaine génération des gros navires de conteneurs, de pouvoir accoster à Halifax. Ils se positionnent bien vis-à-vis New York et le New Jersey et même de certains des ports plus au sud.

[Traduction]

Le sénateur Dawson : Vous avez dit avant que 7 p. 100 de ce qui passe par Vancouver et Prince Rupert va aux États-Unis — 93 p. 100 va à l'Est. Qu'est-ce qui arrive quand ça va à l'Est? Quand le trafic arrive à Sault-Sainte-Marie, est-ce qu'il bifurque vers le Sud? Quelle part du trafic parti vers l'Est maintient sa trajectoire vers l'Est et traverse le Canada? Est-ce qu'il se disperse à un moment donné, dans l'environnement commercial nord-sud avec les États-Unis?

L'un des motifs de notre examen de la question, c'est que nous essayons de comprendre où vont les conteneurs, où ils peuvent s'arrêter et être gérés — que ce soit en Alberta ou en Saskatchewan, ou dans le port intérieur de Montréal. À ce que je comprends, ce 7 p. 100 du trafic qui va vers les États-Unis est facile à quantifier parce qu'on peut le faire directement. Cependant, sur la part de 93 p. 100 qui va à l'Est, comment savez-vous que ces conteneurs ne bifurquent pas vers les États-Unis en chemin — ou est-ce que vous le savez?

Nous pensons le savoir, et nous pensons que c'est 7 p. 100. Cela étant dit, c'est un aspect sur lequel nous voudrions faire beaucoup plus de recherches. Intuitivement, on pourrait penser que quand ils arrivent à Sault-Ste. Marie, certains conteneurs bifurquent vers le centre des États-Unis. Nous pensons avoir capturé toutes les données, mais je ne serais pas sincère si je disais que nous sommes absolument convaincus de ces chiffres. C'est un aspect que nous voudrions étudier plus en profondeur ces prochains temps.

Le sénateur Dawson : L'une des choses dont nous avons discuté à huis clos, c'est le fait que nous n'avons pas de système de GPS sur les conteneurs. Il n'y a pas de système de traçabilité électronique des conteneurs pour savoir où ils se rendent

left the port. Is that something you are studying or something the industry players are studying — either the shipping, train or trucking industries?

Ms. Burr: The rail industry carefully tracks what is going on in their system. I am wondering, from a security perspective, if Ms. Kinney wanted to comment on how we are trying to track containers right now.

Laureen Kinney, Director General, Marine Security, Transport Canada: There are a number of initiatives under way to trial — different methodologies to track containers and even their contents, in some cases. However, there is not an integrated system right now across different shipping companies or transportation modes to track the container, per se. That does not exist now but it is part of the future work being done on supply chain security, as well as for commercial reasons.

Senator Zimmer: My question is similar to the one Senator Mercer asked about Halifax. I am a senator from Manitoba and, as he is always campaigning — and rightfully so — for Halifax, I will do the same for Manitoba.

People forget that we do have a port in Manitoba — the Port of Churchill. I recognize it is seasonal and that sometimes makes it a disadvantage. The advantage is it is in the middle of the country — you can come right over the top of the world into the port at Churchill — and it is equally distant between the East and the West.

My question is — what developments need to take place in this port to accommodate future growth? As Senators Mercer and Dawson have pointed out, interrelated to that is an inland port in Winnipeg but again, if you cannot get it into Churchill, you are not going to get it into Winnipeg. What developments must take place to accommodate future growth in container traffic and, in your opinion, do we really have any hope of the Port of Churchill ever being a viable, developed port whereby it can accommodate an inland port in Winnipeg? Can we develop it to an extent that it really becomes a major port?

Ms. Burr: Over the last couple of years, since the port and railroad had employed Louis Dreyfus, I believe it was, to help with marketing, there was a significant increase in the activity at Churchill. I think, with a proper focus and a concerted effort, there is opportunity, particularly with Europe. I believe the Canadian Wheat Board as well has certainly used Churchill to advantage in many grain shipping years.

On the question of containers, if there were a longer shipping season, as everyone expects with global warming, there could be an opportunity to use the port more frequently than it is currently used. One of the challenges is that the rail line might need to be upgraded somewhat if there were significant increases in traffic. We would have to look at the entire system before I could give you a definitive answer.

exactement, et où ils sont trois jours après avoir quitté le port. Est-ce que c'est un aspect que vous étudiez, ou que les intervenants de l'industrie examinent — que ce soit le secteur du transport maritime, ferroviaire ou par camion?

Mme Burr : L'industrie ferroviaire fait un suivi attentif, et verse ces données dans son système. Je me demande, du point de vue de la sécurité, si Mme Kinney aimerait commenter notre méthode actuelle de suivi des conteneurs.

Laureen Kinney, directrice générale, Sécurité maritime, Transports Canada : Il y a plusieurs initiatives à l'essai — diverses méthodes de suivi des conteneurs et même de leur contenu, dans certains cas. Cependant, il n'existe pas de système intégré actuellement entre les diverses compagnies ou les modes de transport pour faire le suivi d'un conteneur, en tant que tel. Cela n'existe pas actuellement, mais c'est prévu pour les travaux de l'avenir sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement, et aussi pour des raisons d'ordre commercial.

Le sénateur Zimmer : Ma question est dans la même veine que celle qu'a posée le sénateur Mercer au sujet d'Halifax. Je suis du Manitoba et, comme il fait toujours campagne — et à juste titre — pour Halifax, j'en ferai de même pour le Manitoba.

Les gens oublient que nous avons un port au Manitoba — le port de Churchill. Je reconnais que c'est saisonnier, ce qui le désavantage parfois. L'avantage, c'est qu'il est au centre du pays — on peut arriver directement du sommet du monde au port de Churchill — et il est à distance égale entre l'Est et l'Ouest.

Ma question, c'est quelles améliorations faudrait-il apporter à ce port pour faire face à la croissance future? Comme l'ont signalé les sénateurs Mercer et Dawson, à ce propos, il y a un port intérieur à Winnipeg mais encore, si on ne peut pas se rendre à Churchill, on ne va pas aller jusqu'à Winnipeg. Quelles mesures doivent être prises pour répondre à la croissance future du trafic de conteneurs et, selon vous, avons-nous vraiment un espoir que le port de Churchill soit toujours un port viable et développé pouvant répondre aux besoins d'un port intérieur à Winnipeg? Pourrions-nous le développer dans une mesure telle qu'il deviendrait vraiment un port important?

Mme Burr : Depuis deux ans, depuis que le port et le chemin de fer ont embauché Louis Dreyfus, je pense que c'était pour aider avec le marketing, il y a eu une hausse importante de l'activité à Churchill. Je pense qu'avec un objectif adéquat et un effort concerté, il y a des possibilités, particulièrement avec l'Europe. Je pense que la Commission canadienne du blé, aussi, a certainement utilisé le port de Churchill à son avantage, au fil des nombreuses années de transport maritime des grains.

Au sujet des conteneurs, si la saison de navigation était plus longue, comme tout le monde s'y attend, avec le réchauffement de la planète, il se pourrait bien qu'on puisse utiliser le port plus souvent qu'actuellement. L'un des défis qui se posent, c'est que la voie ferrée pourrait devoir être mise à niveau s'il devait y avoir de fortes augmentations du trafic. Il faudrait que nous puissions examiner l'intégralité du système pour que je puisse vous donner une réponse absolue.

The Manitoba government is focused on using Winnipeg as the hub to the U.S. and Mexico. Senators are likely familiar with some of the efforts to that end. Government officials have spoken to us about a midwestern corridor that would see Churchill as part of the network.

Senator Zimmer: It is almost tragic that global warming could bring an advantage to something but, if there were a plus, that would be it. Thank you.

Senator Munson: This is an exploratory morning for the committee to glean the basic facts. You spoke of the year 2020 and a 300-per-cent increase, which could be a good news/bad news story. Two issues, security and the environment, would have to be considered in talks about programs underway and being developed. You said that millions of containers arrive in ports. With security being a big issue in this country, do you know how many of them are checked thoroughly? What might Transport Canada be able to do to check all of these containers, working in conjunction with Canada's security organizations? People live in fear of what might happen at our borders in light of what has happened globally.

Ms. Kinney: I will give you a brief outline of how the security system works for containers. Canada works with a holistic whole-of-government approach. Shortly after the tragic events of 9/11, the government set up the Interdepartmental Marine Security Working Group (IMSWG) to bring together all federal departments and agencies that have a role in marine security, including the two key players in container security, the Canada Border Services Agency (CBSA) and Transport Canada. The responsibility for bringing containers into Canada and checking their contents rests primarily with the CBSA. One of their programs performs target and risk assessment to identify the appropriate containers for the various checks and processes.

Other programs have been funded through the initiatives developed by the IMSWG to install additional radiation detection equipment at ports. I am unable to provide any details because this is not my specialty, but the group is in the process of completing a program to deploy radiation detection devices at major ports in Canada for screening containers. As well, they have other such capacities for screening.

An entire framework of security initiatives is in place to look at incoming vessels and their cargo. Transport Canada has the 96-hour report requirements whereby a ship coming into Canada must advise in advance where they are headed and where they have come from. It is a risk management system used to look at the highest risk and most critical areas first. One of those is the supply chain security issue. The World Customs Organization (WCO) set up a framework of standards in respect of container

Le gouvernement du Manitoba se concentre sur l'exploitation de Winnipeg comme plaque tournante vers les États-Unis et le Mexique. Les sénateurs ont certainement entendu parler de certains des efforts qui ont été faits à cette fin. Les représentants du gouvernement nous ont parlé du couloir du Midwest qui pourrait faire de Churchill un élément du réseau.

Le sénateur Zimmer : Il est presque tragique que le réchauffement de la planète puisse présenter un avantage pour quelque chose, mais s'il y en a un, ce serait celui-là. Merci.

Le sénateur Munson : Ceci une matinée exploratoire pour le comité, pour recueillir des renseignements de base. Vous avez parlé de l'année 2020 et d'une augmentation de 300 p. 100, qui pourrait être une bonne nouvelle, ou encore une mauvaise nouvelle. Il faut tenir en compte deux aspects, soit la sécurité et l'environnement, dans les dialogues sur les programmes qui sont en cours et qui sont développés. Vous avez dit que des millions de conteneurs entrent dans les ports. Puisque la sécurité est un grand enjeu dans notre pays, est-ce que vous savez combien d'entre eux sont vérifiés rigoureusement? Que pourrait faire Transports Canada pour vérifier tous ces conteneurs, en travaillant de concert avec les organismes de sécurité du Canada? La population vit dans la crainte de ce qui pourrait arriver à nos frontières, avec ce qui s'est passé à l'échelle mondiale.

Mme Kinney : Je vais vous faire une brève description du fonctionnement du système de sécurité, pour les conteneurs. Le Canada applique une méthode holistique, pangouvernementale. Peu après les événements tragiques du 11 septembre, le gouvernement a mis sur pied le Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime, qui réunit des représentants de tous les ministères et organismes fédéraux qui jouent un rôle dans la sûreté maritime, y compris les deux principaux intervenants en matière de sécurité des conteneurs, soit l'Agence de services frontaliers du Canada et Transports Canada. La responsabilité de l'entrée de conteneurs au Canada et de la vérification de leur contenu est principalement assumée par l'ASFC. Dans le cadre de l'un de leurs programmes, ses agents effectuent les évaluations des objectifs et des risques, pour déterminer les conteneurs devant passer par les divers processus et vérifications.

D'autres programmes ont été financés au moyen d'initiatives conçues par le GTISM pour installer du matériel additionnel de détection des radiations aux ports. Je ne peux vous donner de détails, parce que ce n'est pas ma spécialité, mais le groupe est en train d'achever le programme pour déployer des dispositifs de détection des radiations aux principaux ports du Canada, pour le dépistage des conteneurs. Ils ont d'autres dispositifs du genre pour le dépistage.

Tout un cadre de mécanismes de sûreté est en place, pour examiner les navires entrants et leurs chargements. Transports Canada applique une exigence de déclaration de 96 heures, selon laquelle tout navire faisant route vers le Canada doit prévenir à l'avance de sa destination et de son point de départ. C'est un système de gestion du risque qui permet de nous concentrer d'abord sur les aspects à plus haut risque les plus critiques. L'un de ceux-là est l'aspect de la sécurité de la chaîne d'approvisionnement.

and cargo security. Discussions are ongoing at the International Maritime Organization (IMO) on some of those standards for container security, including tracking, reporting, information handling and inspections to develop an international approach. A number of trials and projects are underway to test out trusted shipper effects and other kinds of tracking initiatives, and to determine the best ways to manage these complex security issues.

Senator Munson: It is conceivable that many containers end up in the heartland of this country without being looked at in port.

Ms. Kinney: You would have to request more information on that from CBSA. They have a targeting matrix and an approach to identify the higher risk containers. They carry on inspections at random on a regular basis. Those inspections include the gamut of radiation detection devices, x-ray material and sampling of the air in containers, et cetera.

Senator Munson: Are we ready for this 300-per-cent increase?

Ms. Kinney: That figure is used in current planning by groups with a supply chain security focus. As Ms. Burr said earlier, one of the values of doing this as a group is being able to ensure that we look at the transportation system as a whole, at the actual steps in the supply chain and at the most effective areas to invest in first. Otherwise, large investments might yield little in return.

Senator Munson: It is understood that the transport sector generates about 30 per cent of greenhouse gases.

Ms. Burr: I believe it is 27 per cent.

Senator Munson: What will it be when we reach that 300-per-cent increase? How will we deal with it, given that our report card in that area is not good now?

Ms. Burr: One of the focuses of our current and future work is to try to pinpoint the intersection between road and rail, rail and marine, and road and marine to ensure a better and more efficient flow of transportation. We believe that to some extent, by using short-sea shipping and rail, we might be able to minimize the use of trucking by road in built-up areas. By increasing efficiency, we might be able to reduce idling and congestion, which is also a source of greenhouse gases. There is no doubt that the kind of growth we are talking about will have significant impact on any urban area. We will need to look closely at this in a holistic way as we move forward.

Senator Munson: Ports in Europe and Asia are perceived to be more efficient. Why is that? What lessons could we learn from European and Asian ports so that Canada can do a better job?

L'Organisation mondiale des douanes (OMD) a établi un cadre de normes relativement aux conteneurs et à la sécurité du fret. Les discussions se poursuivent à l'Organisation maritime internationale (OMI) sur certaines de ces normes de sécurité des conteneurs, y compris le suivi, la présentation de rapports, le traitement des renseignements et l'inspection, en vue de formuler une approche internationale. Plusieurs essais et projets sont en cours, pour mettre à l'épreuve le système « d'expéditeurs de confiance » et d'autres types de mécanismes de suivi, et pour déterminer le meilleur moyen de gérer leurs enjeux complexes relatifs à la sécurité.

Le sénateur Munson : Est-il concevable que bien des conteneurs parviennent jusqu'au cœur du pays sans avoir été vérifiés au port?

Mme Kinney : Il faudrait que vous le demandiez à l'ASFC. Ils ont un modèle et une approche de ciblage pour déterminer les conteneurs à plus haut risque. Ils effectuent leurs inspections de façon aléatoire, régulièrement. Ces inspections englobent toute la gamme des dispositifs de détection des radiations, le matériel de radiographie et l'échantillonnage de l'air des conteneurs, etc.

Le sénateur Munson : Est-ce que nous sommes prêts à faire face à cette augmentation de 300 p. 100?

Mme Kinney : C'est sur ce chiffre que se fondent actuellement les groupes pour leur planification, en mettant l'accent sur la sécurité de la chaîne d'approvisionnement. Comme le disait Mme Burr tout à l'heure, l'un des avantages d'agir en groupe, c'est qu'on peut s'assurer d'examiner le système de transport globalement, les étapes réelles de la chaîne d'approvisionnement et les éléments sur lesquels il serait le plus efficace d'investir d'abord. Autrement, d'importants investissements pourraient n'avoir qu'un faible rendement.

Le sénateur Munson : Il est entendu que le secteur des transports génère environ 30 p. 100 des gaz à effet de serre.

Mme Burr : Je pense que c'est 27 p. 100.

Le sénateur Munson : Qu'est-ce que ce sera quand nous atteindrons ces 300 p. 100 d'augmentation? Comment allons-nous y faire face, avec notre piètre rendement à ce titre jusqu'à maintenant?

Mme Burr : L'un des points de mire de notre rôle actuel et futur est d'essayer de définir l'intersection entre le transport terrestre et par rail, le transport ferroviaire et maritime, et le transport terrestre et maritime, pour améliorer le débit et l'efficacité du transport. Nous pensons que dans une certaine mesure, en exploitant le transport maritime et ferroviaire à courte distance, nous pourrions minimiser le recours au transport par camion dans les régions habitées. En augmentant l'efficacité, nous pourrions réduire la marche au ralenti et la congestion, qui sont aussi sources d'émissions de gaz à effet de serre. Il ne fait aucun doute que le genre de croissance dont nous parlons aura d'importantes répercussions sur n'importe quelle région urbaine. Il nous faudra regarder de près cet aspect, selon un point de vue holistique, au fur à mesure de nos progrès.

Le sénateur Munson : Les ports de l'Europe et de l'Asie sont considérés comme étant plus efficaces. Pourquoi cela? Quelles leçons pouvons-nous tirer des ports de l'Europe et de l'Asie, pour que le Canada puisse faire un meilleur travail?

Ms. Burr: In many cases, particularly in Asia, they have had the luxury and sense of modernizing and investing in the most state-of-the-art technology and facilities. In contrast, Canada is working with older ports that need to be upgraded. At times, emerging nations can almost leap forward in terms of the benefit they derive from new investments because they do not have to revamp or rebuild.

There are also issues regarding the labour and work practices that are likely not the standard in Canada. That might have something to do with some of their perceived efficiencies. They also tend to operate 24 hours per day, which we might have to look at more. As Mr. Di Sanza mentioned, there are sensitivities in many of our urban centres to having roads or railroads operate 24 hours per day. There is a drawback to moving quickly to longer work hours for the Port of Vancouver. The company destination for trucks leaving the terminal would not be open throughout the night. Is Canadian society prepared to move to a different lifestyle in order to increase efficiencies throughout the transportation system?

Senator Munson: We will have to work a little harder. I lived in Asia for a long time. It is mind boggling that, while Singapore and Hong Kong have state-of-the-art technology imported from Europe and North America, they have labour practice situations that might be looser but they have all the technology to do better. I certainly do not know the answer but I appreciate your time.

Senator Tkachuk: We talked about unpacking boxes. Does the union travel with the containers — for example, the union that exists at the Port of Vancouver? When that box moves to Langley to unpack, does the union travel with it?

Ms. Burr: No.

Senator Tkachuk: Is it part of the port operation or a separate company that would handle this?

Ms. Burr: I will ask Mr. Di Sanza to comment. I am not familiar with that element.

Mr. Di Sanza: Different arrangements would be set up for the stuffing type of operations. Typically, they are not port operations. In some cases, a port may set up a subsidiary to engage in that kind of activity. It could also be a private enterprise, it could be specific to a particular large company to do that, or there could be involvement by the railways. There are different elements that could come into play in terms of these destuffing centres as they exist. We can do more research into it but, as far as I know, they are not port operations, per se.

Senator Tkachuk: I am trying to fill in some information here. We talked about the very large ships. What name did you use for that?

Ms. Burr: It was post-Panamax vessels.

Mme Burr : Bien souvent, particulièrement en Asie, ils ont le luxe et le bon sens de pouvoir moderniser et investir dans la technologie et les installations de fine pointe. Par contraste, le Canada fonctionne avec des ports plus anciens, qu'il faut moderniser. Parfois, les nouveaux pays peuvent presque se projeter en avant, au plan des avantages qu'ils tirent des nouveaux investissements, parce qu'ils n'ont pas à rénover ou à reconstruire.

Il y a aussi les enjeux relatifs à la main d'œuvre et aux méthodes de travail, qui sont susceptibles de ne pas être la norme au Canada. Cela pourrait avoir un rôle dans cette efficacité supérieure. Ils tendent aussi à fonctionner 24 heures sur 24, un élément que nous devons examiner plus en profondeur. Comme le disait M. Di Sanza, le maintien de la circulation ferroviaire et routière 24 heures sur 24 soulève des protestations. Il y a un inconvénient à adopter de plus longues heures de travail pour le port de Vancouver. Les compagnies à destination desquelles les camions quittent le terminal ne seraient pas ouvertes toute la nuit. Est-ce que la société canadienne est prête à adopter un mode de vie différent pour augmenter l'efficacité du système de transport?

Le sénateur Munson : Nous devons travailler un peu plus fort. J'ai vécu en Asie pendant longtemps. Il est aberrant que, alors que Singapour et Hong Kong importent d'Europe et d'Amérique du Nord une technologie de fine pointe, ils ont encore des contextes de travail qui sont, disons moins rigoureux, alors qu'ils disposent de la technologie pour faire mieux. Je ne connais certainement pas la réponse, mais j'apprécie que vous nous ayez consacré de votre temps.

Le sénateur Tkachuk : Nous avons parlé de dépotage des conteneurs. Est-ce que le syndicat se déplace avec les conteneurs — par exemple, le syndicat du port de Vancouver? Quand ce conteneur va à Langley pour être dépoté, est-ce que le syndicat le suit?

Mme Burr : Non.

Le sénateur Tkachuk : Est-ce que cela fait partie des activités du port, ou est-ce une compagnie distincte qui s'en occupe?

Mme Burr : Je vais demander à M. Di Sanza de vous répondre. Je ne connais pas cet aspect de la question.

M. Di Sanza : Il peut y avoir divers types d'arrangements, pour l'empotage. Généralement, ce ne sont pas des activités portuaires. Il peut arriver qu'un port mette sur pied une filiale pour mener ce genre d'activité. Ce peut être aussi une entreprise privée, ce peut-être spécifique à une compagnie particulièrement importante qui le fait, où il peut y avoir une participation de la compagnie ferroviaire. Ce sont des facteurs différents qui peuvent entrer en jeu, en ce qui concerne ces centres de dépotage qui existent. Nous pouvons faire des recherches plus poussées là-dessus, mais à ce que je sache, ce ne sont pas des activités portuaires en tant que telles.

Le sénateur Tkachuk : J'essaie de combler des lacunes de mes connaissances. Nous parlions des très gros navires. Quel nom leur avez-vous donné?

Mme Burr : Les navires d'une jauge supérieure à celle des navires Panamax.

Senator Tkachuk: My understanding is that Halifax is a real deepwater port as is Prince Rupert. How does Vancouver compare? Do you foresee in the future that it would be a place where large ships would come and then smaller ships would unload and move the stuff to New York or Philadelphia on the East Coast or to other cities on the West Coast, or do California and Seattle have the same capacity as, say, Prince Rupert and Halifax would have?

Ms. Burr: In terms of geography, the Prince Rupert and Vancouver ports are both real deepwater ports. Halifax is very deep as well.

There are differing depths at different ports along the North American coast but many of the port authorities have to dredge a great deal to get that depth, whereas we do not in most cases. Perhaps Mr. Di Sanza wishes to comment on that as well.

Mr. Di Sanza: Some of the very large vessels can probably now handle 8,000, 9,000, close to 10,000 containers. Those will call at specialized terminals. Certainly, Prince Rupert and some of the terminals at Vancouver might be able to accommodate that. Vancouver is well positioned to handle some of the larger vessels beyond the 6,000 TEU-type of operations. Halifax can probably accommodate some even larger than that.

Senator Tkachuk: When we look at port efficiency, one of the things that would have to be considered is the average waiting time of a ship that has come from wherever. It sits in the Port of Vancouver and waits to be unloaded. What is the average waiting time of a container ship that arrives in Vancouver or Halifax?

Mr. Di Sanza: Once again, these are handled by the terminal operators themselves. They start planning the arrival of the vessel weeks in advance. It is a fairly sophisticated operation in terms of unloading of the containers and setting them up so that they can best be handled efficiently in terms of their subsequent movement.

While we have been well aware that, in some instances during peak times, there have been some waits on the part of vessels arriving; for the most part vessels come in on schedule. Typically, the intent of the terminal operator is to minimize waits that might exist. It is under unusual circumstances where there may be a one- or two-day wait. That is expensive for the ship operators and not attractive for the terminal operator to have the vessels waiting. Whenever there is a disruption of a port you will hear about vessels waiting two or three days, sometimes longer periods of time, to be able to unload. However, that is not a normal practice at the ports that wish to be leading edge in terms of container traffic.

Senator Tkachuk: We have had some discussions in committee about what we want to look at — namely, containers, where they go and what opportunities are available for Canada, not only on the West Coast ports but also the East Coast. I will never forget

Le sénateur Tkachuk : À ce que je comprends, l'eau du port d'Halifax est tout aussi profonde que celle du port de Prince Rupert. Qu'en est-il de Vancouver? Est-ce que vous prévoyez qu'à l'avenir, ce serait un endroit où les gros navires pourraient venir et les plus petits navires iraient se décharger et livrer les marchandises à New York ou Philadelphie sur la côte Est, ou à d'autres villes que la côte Ouest, ou est-ce que la Californie et Seattle ont la même capacité que, disons, celle de Prince Rupert et d'Halifax?

Mme Burr : En fait de géographie, les ports de Prince Rupert et de Vancouver sont tous les deux des ports en eau profonde. Celui d'Halifax est aussi très profond.

Il y a des profondeurs différentes, à différents ports le long de la côte nord-américaine, mais bien des administrations portuaires doivent faire beaucoup de drainage pour atteindre cette profondeur, alors que ce n'est pas le cas pour nous, la plupart du temps. Peut-être M. Di Sanza veut-il aussi en parler.

M. Di Sanza : Certain des très gros navires peuvent probablement contenir, maintenant, 8 000, 9 000 et même près de 10 000 conteneurs. Ceux-là doivent accoster à des terminaux spécialisés. Certainement, celui de Prince Rupert et certains terminaux de Vancouver peuvent accueillir ces navires. Vancouver est bien placé pour recevoir certains des plus gros navires de plus de 6 000 EVP. Halifax peut probablement accueillir certains navires même plus gros que cela.

Le sénateur Tkachuk : Quand on regarde l'efficacité d'un port, l'une des choses qu'il faudrait envisager, c'est le délai d'attente moyen d'un navire, quelque soit sa provenance. Il attend dans le port de Vancouver d'être déchargé. Quel est le délai d'attente moyen des navires de conteneurs qui arrivent à Vancouver ou à Halifax?

M. Di Sanza : Encore une fois, ce sont les exploitants des terminaux eux-mêmes qui s'en occupent. Ils commencent à planifier l'arrivée du navire des semaines à l'avance. C'est une opération plutôt sophistiquée, pour ce qui est du déchargement des conteneurs et leur placement pour qu'ils puissent être maniés de la façon la plus efficace possible, pour leur déplacement subséquent.

Bien que nous soyons très conscients que, à certains moments pendant la période de pointe, il y ait eu des navires qui ont dû attendre, la plupart du temps, les navires sont ponctuels. Généralement, l'exploitant du terminal essaie de minimiser les délais d'attente. Ce n'est que dans des circonstances exceptionnelles que des navires attendent une ou deux journées. C'est coûteux pour l'exploitant du navire, et peu intéressant pour l'exploitant du terminal de faire attendre les navires. Quand il y a perturbation d'un port, on entend parler d'un navire qui attend deux ou trois jours, parfois même plus longtemps, pour être déchargé. Cependant, ce n'est pas pratique courante dans les ports qui veulent être des chefs de file, en termes de trafic de conteneurs.

Le sénateur Tkachuk : Nous nous sommes entretenus, en comité, de ce que nous aimerions étudier — c'est-à-dire les conteneurs, où ils vont et quels perspectives il peut y avoir pour le Canada, non seulement pour les ports de la côte Ouest, mais aussi

Churchill. Are there any public policy areas that you, as officials from Transport Canada, think need to be covered — that is, areas where further study is needed and where we could focus? When we go on this trip, I am sure there are suggestions you may have where we may lack information or where you need information. There may be something that we may be able to help with.

Ms. Burr: We talk an awful lot about the supply chain and importance of the logistics. Networks go from Shanghai to Chicago or Shanghai to Montreal or somewhere in Europe to Halifax, and so on.

We do not understand it very well, and I think we recognize within the department that we need to get a much better handle on how decisions are made, and what are the bottlenecks that preclude efficient flows of containers and other goods. If you were to look at that, anything you found would be helpful to us. We acknowledge that we have more to learn in terms of ensuring an efficient and technologically efficient system if we are to compete over the next few years.

Senator Mercer: I want to clarify something you said not in a previous exchange, but in a previous set of answers you gave. You spoke of a need for some dredging at the terminals in Halifax.

The Fairview Cove container terminal, the newer of the two terminals, invested \$100 million in capital improvements under a five-year plan. I am told they have brought to Halifax container bursts of a 55-foot depth, the deepest container bursts on the eastern seaboard of North America and that the Port of Halifax can handle the world's largest container vessels. I am concerned because you gave the impression that you felt more work was needed before Halifax could handle the deep bursts. Could you clarify that? My understanding is that we are ready now.

Mr. Di Sanza: What I meant to say was that Halifax has completed its dredging and they have gone from 14 metres to 17 metres. That allows them to accommodate the largest vessels — that is, the next generation of post-Panamax vessels. Indeed, the Fairview Cove container terminal now can accommodate that.

Senator Mercer: We are ready for business; we have an unused capacity of approximately 750,000 TEUs. We are at 500,000 TEUs now and that is only 40 per cent of our capacity.

We could do the first phase of Prince Rupert, plus another 50 per cent on top of that, if the traffic were there.

One problem that we have not discussed is the labour problem we are facing, not on the docks themselves with the freight handlers and stevedores but at the trucking end. My understanding, from discussions with people in the trucking industry, is that there is a shortage of long-haul truck drivers in

pour ceux de la côte Est. Je n'oublierai jamais Churchill. Y a-t-il des aspects de la politique publique que vous pensez, en tant que représentants de Transports Canada, mériter une révision — c'est-à-dire des aspects exigeant une étude plus approfondie, sur lesquels nous pourrions nous concentrer? Quand nous ferons ce voyage, je suis sûr que vous avez des suggestions à nous faire pour les éléments sur lesquels nous manquons de renseignements, ou encore vous manquez de renseignements. Peut-être y a-t-il quelque chose à quoi nous pourrions vous aider?

Mme Burr : Nous parlons beaucoup de la chaîne d'approvisionnement et de l'importance de la logistique. Des réseaux vont de Shanghai à Chicago et de Shanghai à Montréal, ou de quelque part en Europe à Halifax, etc.

Nous ne comprenons pas très bien, et je pense que nous reconnaissons, au sein du ministère, qu'il nous faut nettement mieux comprendre comment les décisions sont prises, et quels sont les goulots d'étranglement qui empêchent le flux efficace des conteneurs et d'autres marchandises. Si vous examinez cela, quels que soit ce que vous apprendrez, ce pourrait nous être utile. Nous reconnaissons avoir plus à apprendre pour assurer l'efficacité du système, et son efficacité technologique si nous voulons être compétitifs ces prochaines années.

Le sénateur Mercer : J'aimerais tirer au clair quelque chose que vous avez dit, non pas lors d'un échange antérieur, mais dans une série de réponses que vous avez données. Vous avez parlé de la nécessité des drainages des terminaux d'Halifax.

Le terminal de conteneurs de Fairview Cove, le plus récent des deux terminaux, a investi 100 millions de dollars dans les améliorations aux immobilisations, dans le cadre d'un plan quinquennal. On me dit qu'ils ont amené au port d'Halifax des porte-conteneurs de 55 pieds de profondeur, les plus profonds du littoral Est de l'Amérique du Nord, et que le port d'Halifax peut accueillir les plus gros porte-conteneurs du monde. Je m'inquiète que vous donniez l'impression que selon vous, il faudra faire plus de travail avant qu'Halifax puisse accueillir les navires profonds. Est-ce que vous pourriez tirer cela au clair? D'après ce que je sais, nous sommes prêts maintenant.

M. Di Sanza : Ce que je voulais dire, c'est qu'Halifax a achevé le drainage et est passé de 14 mètres à 17 mètres. Cela leur permet d'accueillir les plus gros navires — c'est-à-dire la prochaine génération de navires d'une jauge supérieure à celle des navires Panamax. De fait, le terminal de conteneurs de Fairview Cove peut déjà les accueillir.

Le sénateur Mercer : Nous sommes prêts à faire des affaires. Nous avons une capacité inutilisée d'environ 750 000 EVP. Nous sommes à 500 000 EVP actuellement, et ce n'est que 40 p. 100 de notre capacité.

Nous pourrions faire la première phase de Prince Rupert, et 50 p. 100 de plus, si le trafic passait par là.

Un problème que nous n'avons pas encore discuté, c'est celui de la main-d'œuvre, qui se pose non pas sur les quais eux-mêmes, avec les manutentionnaires et les débardeurs, mais du côté des camions. D'après ce que j'ai compris, selon des discussions que j'ai eues avec des gens de l'industrie du camionnage, c'est là qu'il

this country. Indeed, some people in my province are turning business down because of the lack of availability of truck drivers, and then they go to the immigration system to try to facilitate bringing people to Canada who can do long-haul truck driving.

That does not meet the criteria set in our immigration policy. We are sophisticated in our immigration policy. We are looking for white-collar immigrants and entrepreneurs. The need for truck drivers is getting critical. Truck drivers are not available from our current pool of immigrants to do the type of trucking that we want, the long-haul, overnight trucking. The drivers probably need to come from Eastern Europe where they are used to long distances and the type of weather they would encounter here.

Is this a problem the department has identified? Is there an integration of the Department of Transport — if indeed it has the concern — with Citizenship and Immigration Canada to discuss the need to perhaps realign some of our criteria so that truck drivers can come into the country? These are good jobs, paying \$75,000 to \$100,000 a year and they are going unfilled because the people are not available.

Ms. Burr: It is a problem. There is a looming demographically driven problem in transportation generally. Workers in all modes, including rail and marine, tend to be older than in the average work force but it is particularly pronounced in trucking.

Senator, you have alluded to a couple of issues. One is that many people do not want to work the hours that long-distance truck drivers are called upon to work. The younger generation is not as ready to be away from home for a week or two weeks at a time. There is this recruitment issue.

There is also the fact that driving a long-distance truck today is fairly skilled employment. There is usually GPS and technology to master. If you are crossing the border, there are a variety of security and other issues with which you must be familiar.

This is something we have identified. We have raised this issue with immigration. You are right; they do not include truck driving in their definition of a skilled work force. That is a concern.

Individual provinces are working with Citizenship and Immigration Canada. If a province so chooses, it can put together a program to bring in any employee group. In fact, Saskatchewan did this a couple of years ago. They went to Britain to recruit and brought in about 150 truck drivers and their families. I think the understanding was that the employees would be prepared to pay their own way back if it did not work at the end of a certain period of time.

manque de conducteurs de grands routiers au pays. De fait, certaines personnes de ma province doivent refuser du travail à cause de la pénurie de camionneurs, et ils se tournent vers le système d'immigration pour essayer de faciliter la venue de gens au Canada qui peuvent conduire les grands routiers.

Cela ne répond pas aux critères que contient notre politique en matière d'immigration. Nous sommes sophistiqués, dans notre politique d'immigration. Nous recherchons les immigrants cols blancs, et des entrepreneurs. Le besoin de camionneurs devient criant. Il n'y a pas de conducteurs de camions, dans notre bassin actuel d'immigrants pour faire le genre de transport par camion dont nous avons besoin, le transport de longue distance, de nuit. Les conducteurs de camions doivent probablement venir de l'Europe de l'Est, où ils sont habitués aux longues distances et au type de climat qu'il y aurait ici.

Est-ce un problème que le ministère a reconnu? Y a-t-il une intégration du ministère des Transports — s'il s'en préoccupe vraiment — avec le ministère de la Citoyenneté et de l'Immigration du Canada pour discuter de la nécessité, peut-être, de rajuster certains de nos critères pour que des camionneurs puissent venir au pays? Ce sont de bons emplois, qui paient 75 à 100 000 dollars par année, et ils ne sont pas occupés, parce qu'il y a pénurie de camionneurs.

Mme Burr : C'est un problème. Il y a un problème latent attribuable à la démographie dans le monde du transport en général. Les travailleurs dans tous les modes, y compris le transport ferroviaire et maritime, tendent à être plus âgés que la moyenne de la main-d'œuvre, mais c'est particulièrement prononcé dans le domaine du transport par camion.

Sénateur, vous avez fait allusion à plusieurs problèmes. L'un, c'est que bien des gens ne veulent pas faire les heures et les longues distances que couvrent les camionneurs. Les membres de la plus jeune génération ne sont pas prêts à être loin de leur famille pendant une semaine ou deux à la fois. Il y a un problème de recrutement.

Il y a aussi le fait que la conduite de camions sur de longues distances, de nos jours, est une occupation assez spécialisée. Les camions sont généralement équipés de GPS et de technologie. Si on traverse la frontière, il y a divers enjeux liés à la sécurité et d'autres, qu'il faut connaître.

C'est quelque chose que nous avons reconnu. Nous avons soulevé ce problème auprès du ministère l'Immigration. Vous avez raison; ils n'incluent pas la conduite de camion dans leur définition du travail spécialisé. C'est un problème.

Chacune des provinces travaille avec Citoyenneté et Immigration Canada. Si une province le veut, elle peut créer un programme pour faire venir n'importe quel groupe d'employés. C'est d'ailleurs ce qu'a fait la Saskatchewan il y a deux ans. Ils sont allés recruter en Grande-Bretagne, et ils ont ramené environ 150 camionneurs et leur famille. Je pense que l'entente, c'était que les employés seraient prêts à payer pour leur billet de retour dans leur pays si la situation ne leur convenait pas, au bout d'une certaine période.

The attraction for the British truck drivers was that the cost of living is so high in Britain that to be able to go to Saskatchewan and own one's own home, a luxurious home relative to what one could afford in Britain, was a principal draw. The weather did not seem to be a problem.

Senator Mercer: No one told them about the weather; that is why.

Ms. Burr: Maybe that was it.

Senator Mercer: It is a dry cold.

Ms. Burr: I met with the Saskatchewan Trucking Association about a year ago and they had had no problems at all. The people had been there for a year and a half and it was working well. They had focused on Britain because they were mindful that they wanted to bring in a group of truck drivers who would be able to cross the border easily. Most of the trucking companies participating in the program were long distance, focused on north-south, and so they needed people who would be accepted at the border and it had worked well.

This is an area that we are working on with the provinces, with the departments of transportation. We have a federal-provincial-territorial process. One of the challenges is that we are not experts in human resource development. We have to reach out to the right department, at both the federal and provincial level, and bring them in. We really want to target trucking. It is a serious problem.

Senator Mercer: Would you have a report that you could share with us later that tells us who is active in this? You mentioned Saskatchewan. That is a good example. Would there be a report available that tells us which other provinces are involved in similar programs?

Ms. Burr: We are at the start of our work with the provinces and territories. We may be able to supply something in a few months' time. I will undertake to check to see if there is any material that we can provide to you in the meantime.

Senator Mercer: We would appreciate that. Thank you.

Senator Phalen: I have an environmental question. The Auditor General, in a letter to our chair on May 12, 2006, regarding chapter 7 of the Auditor General's 2005 report, said:

This audit found that Transport Canada had not acted on its commitment to identify discharges of effluent and waste at major Canadian ports. The discharges at the 19 Canadian port authorities have not been determined. Depending on the quantities released, sewage effluent and other chemical discharges can negatively affect aquatic ecosystems and human health.

Can you tell us the scope of the effluent problem in Canadian ports?

L'attrait pour les camionneurs britanniques, c'est que le coût de la vie est tellement élevé en Grande-Bretagne, que le fait de pouvoir aller en Saskatchewan et acheter leur propre maison, une maison de luxe comparativement à ce qu'ils pourraient se payer en Grande-Bretagne, était particulièrement attrayant. Le climat ne semble pas poser de problème.

Le sénateur Mercer : Personne ne leur a parlé du climat, c'est pour cela.

Mme Burr : Peut-être.

Le sénateur Mercer : C'est un froid sec.

Mme Burr : J'ai rencontré la Saskatchewan Trucking Association il y a environ un an, et ils n'avaient vraiment aucun problème. Ces gens-là étaient arrivés un an et demi plus tôt, et tout allait bien. Ils s'étaient concentrés sur la Grande-Bretagne parce qu'ils avaient pensé qu'il leur faudrait un groupe de camionneurs qui pourraient traverser la frontière facilement. La plupart des compagnies de camionnage qui participent au programme couvrent de longues distances, principalement sur l'axe nord-sud, et il leur fallait des gens qui seraient acceptés à la frontière, et cela a bien fonctionné.

C'est un aspect sur lequel nous travaillons avec les provinces, avec les ministères des Transports. Nous avons un processus fédéral-provincial-territorial. L'un des défis qui se pose, c'est que nous ne sommes pas experts en matière de développement des ressources humaines. Nous devons faire appel au bon ministère, tant au niveau fédéral que provincial, et les faire venir. Nous voulons vraiment cibler le camionnage. C'est un problème sérieux.

Le sénateur Mercer : Est-ce que vous auriez un rapport, que vous pourriez nous faire parvenir plus tard, pour nous dire qui y participe? Vous avez parlé de la Saskatchewan. C'est un bon exemple. Y aurait-il un rapport qui pourrait nous dire quelles autres provinces participent à des programmes de ce genre?

Mme Burr : Nos travaux n'en sont qu'à leurs débuts avec les provinces et territoires. Nous pourrions peut-être vous communiquer des renseignements d'ici quelques mois. Je m'engagerai à vérifier s'il y a des documents que nous pouvons vous faire parvenir entre-temps.

Le sénateur Mercer : Nous l'apprécierions. Je vous remercie.

Le sénateur Phalen : J'ai une question qui concerne l'environnement. La vérificatrice générale, dans une lettre à notre président datée du 2 mai, au sujet du chapitre 7 du rapport de 2005 du vérificateur général, dit ce qui suit :

Cette vérification a révélé que Transports Canada n'avait pas réalisé son engagement de recenser les déversements d'effluents et de déchets dans les principaux ports canadiens. Par conséquent, les déversements effectués dans les 19 administrations portuaires canadiennes ne sont pas répertoriés. Les rejets d'eaux usées et d'autres produits chimiques peuvent, selon les quantités déversées, avoir des effets négatifs sur les écosystèmes aquatiques et la santé humaine.

Pourriez-vous nous parler de l'ampleur du problème des effluents dans les ports canadiens?

Ms. Burr: I am sorry, senator. I am not familiar with this area. It is not something I handle in the policy group. However, we can undertake to get an answer to your question and get back to you.

Senator Phalen: I would also like to know, in respect to that, whether there are discharge facilities at all the ports.

Ms. Burr: There should be but I will verify that.

Senator Phalen: What are the rules regarding discharge and who polices and enforces the rules?

Ms. Burr: We will get the answers to those questions.

Senator Phalen: Thank you.

Senator Merchant: In the beginning, you said that 7 per cent of the goods that come into our ports are going into the U.S., and you also said that we are in competition with Mexico.

In regard to our security, our maniacal concerns about security, which I imagine are expensive, and also our environmental concerns, can we stay competitive? Does this make goods going through Canada expensive and can we stay competitive with, say, Mexico?

Ms. Burr: I think we have to invest in security to ensure trade and commerce in this country. If you cannot convince your best trading partner that you are a secure port or transportation system, you are not going to have the trade to support the economy. We do not have any choice.

With respect to the specific question you are asking, I will ask Ms. Kinney to talk about what we are doing relative to working with Mexico and the United States.

Ms. Kinney: I would strongly support the previous answer in general. We recognize that Transport Canada, along with the other agencies, needs to look at security in particular and the balance between security requirements and the efficient and effective movement of people and goods, and also privacy issues.

Those are the three cornerstones that we look at, particularly the effective and efficient movement of goods. The risk-management approach we put in place is to look at the investments that are appropriate to get the highest practical levels of security, while at the same time not to cause an undue impact on the movement of goods and the cost to shippers. This is why in a number of cases we put in pilot programs or experiments.

Certainly, security has become as much a marketing tool as a real requirement for companies. Most of the ports of Vancouver, for example, do a significant amount of marketing of the level of

Mme Burr : Je suis désolée, sénateur. Je ne connais pas ce dossier. Ce n'est pas un sujet dont nous traitons, dans le groupe des politiques. Nous pourrions toutefois nous engager à obtenir une réponse pour votre question et à vous la faire parvenir.

Le sénateur Phalen : J'aimerais savoir, à ce propos, s'il y a des dispositifs d'évacuation à tous les ports.

Mme Burr : Il devrait y en avoir, mais je vais le vérifier.

Le sénateur Phalen : Quelles sont les règles au sujet des déversements, et qui est chargé de la surveillance et de l'application des règles?

Mme Burr : Nous obtiendrons des réponses à ces questions.

Le sénateur Phalen : Merci.

Le sénateur Merchant : Au début, vous avez dit que 7 p. 100 des marchandises qui arrivent à vos ports vont aux États-Unis, et vous avez aussi dit que nous sommes en compétition avec le Mexique.

Compte tenu de nos préoccupations maniaques relatives à la sécurité — qui, je l'imagine, coûtent cher —, de même que de nos préoccupations environnementales, pouvons-nous demeurer concurrentiels? Est-ce que cela rend coûteux les biens qui transitent par le Canada, et pouvons-nous rester compétitifs face au Mexique, par exemple?

Mme Burr : Je crois que nous devons investir dans la sécurité pour protéger les échanges commerciaux au pays. Si vous n'arrivez pas à convaincre votre meilleur partenaire commercial que vos ports ou vos systèmes de transport sont sécuritaires, vous n'aurez pas les échanges commerciaux nécessaires pour soutenir l'économie. Nous n'avons pas le choix.

En ce qui concerne la question que vous avez posée, je demanderais à Mme Kinney de vous parler de ce que nous faisons en collaboration avec le Mexique et les États-Unis.

Mme Kinney : De façon générale, j'appuie entièrement la réponse précédente. Nous reconnaissons que Transports Canada, au même titre que les autres agences, doit veiller à la sécurité en particulier, ainsi qu'à la protection des renseignements personnels et à l'équilibre entre les exigences en matière de sécurité et la circulation efficace et efficiente des personnes et des marchandises.

Il s'agit là des trois questions fondamentales que nous étudions, surtout la circulation efficace des biens. L'approche de gestion des risques que nous appliquons consiste à examiner les investissements qui sont appropriés pour obtenir le plus haut niveau de sécurité sur le plan pratique, tout en veillant à ce que cela n'ait pas de répercussions indues sur la circulation des marchandises et le coût des expéditions. C'est pourquoi, dans certains cas, nous réalisons des programmes pilotes ou des expériences.

Il n'y a pas de doute que pour les entreprises, la sécurité est devenue aussi bien un outil de marketing qu'une obligation réelle. La plupart des ports de Vancouver, par exemple, font une

the security regime that they have put in place. It is a balance that must be maintained and we focus strongly on that. I do not know if I can answer anything more specifically.

Senator Merchant: Things have become so expensive coming through Canada. I wonder if we can stay competitive and whether we are concerned about that.

Ms. Kinney: We work very closely with our trading partners, in particular the U.S.

For example, when the International Ship and Port Facility Security Code was developed internationally to look at the security of marine and trade and the marine transportation system, the implementation of that code in Canada was completed through the marine transportation security regulations. We worked hand in hand with the industry while we developed the approaches to this, and performance based a regulatory framework to allow for flexibility at each individual port and facility to see how they met certain performance expectations without being forced to build a wall that was always five or nine feet high. They could look at mixes of things that would meet their interests.

We also continue to work closely with the U.S. Coast Guard in the development of similar regulations to implement their versions of the International Ship and Port Facility Security Code. We arranged a bilateral agreement so there would be reciprocity. The security plans of a Canadian vessel would be recognized by the U.S. and vice versa.

We put a significant effort into ensuring that these security costs do not damage or undermine the competitiveness of our industry, and we look closely at keeping pace and slightly ahead of the international world. In fact, Canada is considered a world leader in implementing these areas, but we are staying in pace with our partners to ensure that prices and costs do not go up unduly for our industry.

Ms. Burr: I want to clarify that the 7 per cent I was referring to was actually for containers coming into Vancouver and the West Coast and going down into the United States. Montreal has a fair number of containers going into the United States. I did not want that to be misunderstood.

The Chairman: We appreciate your attendance this morning. Please send us information in answer to some questions, which the clerk will distribute to all members so we can profit from your knowledge. This is an interesting matter to study.

Next week the committee will not be sitting, so have a good summer vacation.

The committee adjourned.

importante promotion du système de sécurité qu'ils ont implanté. C'est un équilibre qui doit être maintenu, et c'est là-dessus que nous concentrons nos efforts. Je ne sais pas si je pourrais vous répondre de façon plus précise.

Le sénateur Merchant : Les biens qui transitent par le Canada sont devenus tellement chers. Je me demande si nous pouvons demeurer concurrentiels, et si nous nous préoccupons de la question.

Mme Kinney : Nous travaillons de très près avec nos partenaires commerciaux, notamment les États-Unis.

Par exemple, le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires, mis au point au niveau international afin d'évaluer la sécurité du commerce et du système de transport maritimes, a été implanté au Canada au moyen du Règlement sur la sécurité du transport maritime. Lors de l'élaboration d'approches à cet égard, nous avons travaillé de concert avec l'industrie et avons conçu un cadre réglementaire axé sur le rendement pour permettre la flexibilité dans chacun des ports et chacune des installations, afin de voir comment répondre aux attentes sans être forcé de construire un mur mesurant toujours de cinq à neuf pieds de haut. L'industrie pourrait opter pour un ensemble de mesures répondant à ses besoins.

Nous continuons également de collaborer de près avec la garde côtière des États-Unis pour l'élaboration d'un règlement similaire, en vue de l'implantation de leur version du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires. Nous avons conclu un accord bilatéral pour qu'il y ait réciprocité. Les plans de sécurité d'un navire canadien seraient reconnus par les États-Unis, et vice versa.

Nous n'avons ménagé aucun effort pour que les coûts relatifs à la sécurité ne nuisent pas à la compétitivité de notre industrie, et nous cherchons à maintenir la cadence, voire même à nous situer légèrement en tête du peloton international. En fait, sur le plan mondial, le Canada est considéré comme un leader pour ce qui est de l'implantation de ces mesures, mais nous suivons le rythme de nos partenaires pour nous assurer que les coûts pour notre industrie n'augmentent pas indûment.

Mme Burr : J'aimerais préciser que les 7 p. 100 auxquels je faisais allusion concernaient en fait les conteneurs qui arrivent à Vancouver et sur la côte Ouest et qui descendent vers les États-Unis. Montréal a un grand nombre de conteneurs qui se rendent aux États-Unis. Je tenais à le préciser.

La présidente : Nous apprécions votre présence parmi nous ce matin. Veuillez nous envoyer des renseignements en réponse à certaines questions. Le greffier les distribuera à tous les membres; ainsi, nous pourrions profiter de vos connaissances. C'est un sujet d'étude intéressant.

La semaine prochaine, le comité ne siégera pas. Bonnes vacances estivales.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:

Public Works and Government Services Canada –
Publishing and Depository Services
Ottawa, Ontario K1A 0S5

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*

Travaux publics et Services gouvernementaux Canada –
Les Éditions et Services de dépôt
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

WITNESSES

Tuesday, June 20, 2006:

Transport Canada:

Kristine Burr, Assistant Deputy Minister, Policy;
Richard Saillant, Acting Executive Director, Rail Policy;
Roger Roy, Director General, Economic Analysis;
Emile Di Sanza, Director General, Marine Policy;
Laureen Kinney, Director General, Marine Security.

TÉMOINS

Le mardi 20 juin 2006 :

Transports Canada :

Kristine Burr, sous-ministre adjointe Politiques;
Richard Saillant, directeur exécutif intérimaire Politique ferroviaire;
Roger Roy, directeur général, Analyse économique;
Emile Di Sanza, directeur général, Politique maritime;
Laureen Kinney, directrice générale, Sûreté maritime.