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, October 17, 2006
Wednesday, October 25, 2006
Wednesday, November 1, 2006

Issue No. 4

Fifth, sixth and seventh meetings on:

The containerized freight traffic handled by Canada's ports

Second (final) meeting on:

New Fees for Services Provided by Industry Canada Relating to Telecommunications and Radio Apparatus

INCLUDING:
THE FIFTH REPORT OF THE COMMITTEE
(New Fees for Services Provided by Industry Canada Relating to Telecommunications and Radio Apparatus)

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 17 octobre 2006
Le mercredi 25 octobre 2006
Le mercredi 1er novembre 2006

Fascicule no 4

Cinquième, sixième et septième réunions concernant :

Le trafic du fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada

Deuxième (dernière) réunion concernant :

Un nouveau barème de droits pour des services associés aux appareils radio et aux appareils de télécommunications fournis par Industrie Canada

Y COMPRIS :
LE CINQUIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(Un nouveau barème de droits pour des services associés aux appareils radio et aux appareils de télécommunications fournis par Industrie Canada)

TÉMOINS :
(*Voir à l'endos*)

44210-44232-44261

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.
Champagne, 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:

The name of the Honourable Senator Banks substituted for that of the Honourable Senator Dawson (*October 16, 2006*).

The name of the Honourable Senator Champagne, P.C. substituted for that of the Honourable Senator Carney, P.C. (*October 16, 2006*).

The name of the Honourable Senator Dawson substituted for that of the Honourable Senator Banks (*October 19, 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.
Champagne, 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 :

Le nom de l'honorable sénateur Banks est substitué à celui de l'honorable sénateur Dawson (*le 16 octobre 2006*).

Le nom de l'honorable sénateur Champagne, C.P., est substitué à celui de l'honorable sénateur Carney, C.P. (*le 16 octobre 2006*).

Le nom de l'honorable sénateur Dawson est substitué à celui de l'honorable sénateur Banks (*le 19 octobre 2006*).

Published by the Senate of Canada

Available from: Public Works and Government Services Canada
Publishing and Depository Services, Ottawa, Ontario K1A 0S5

Also available on the Internet: http://www.parl.gc.ca

Publié par le Sénat du Canada

Disponible auprès des: Travaux publics et Services gouvernementaux Canada –
Les Éditions et Services de dépôt, Ottawa (Ontario) K1A 0S5

Aussi disponible sur internet: http://www.parl.gc.ca

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, October 17, 2006
(12)

[*English*]

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

Members of the committee present: The Honourable Senators Bacon, Banks, Eyton, Johnson, Mercer, Munson, Phalen, Tkachuk and Zimmer (9).

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 containerized freight traffic handled by Canada's ports. (*For complete text of Order of Reference, see proceedings of the committee, Issue No. 2.*)

WITNESSES:

Finance Canada:

Dean Beyea, Chief, Trade in Goods, International Trade Policy Division, International Trade and Finance;

Sylvie Larose, Policy Analyst, Trade in Goods, International Trade Policy Division, International Trade and Finance;

Geoffrey MacMillan, Tax Policy Officer, General Operations and Border Issues, Sales Tax Division, Tax Policy Branch.

Canada Border Services Agency:

Brent Patten, Manager of the Carrier and Cargo Policy Unit, Commercial Policy Division within the Border and Compliance Programs Directorate in Admissibility Branch.

Mr. Beyea made an opening statement and, together with the other witnesses, answered questions.

At 9:58 a.m., the committee suspended.

At 10:00 a.m., the committee resumed in camera, pursuant to rule 92(2)(f) to consider a draft report.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Tuesday, September 26, 2006, the committee continued its consideration on User Fees. *(For complete text of Order of Reference, see proceedings of the committee, Issue No. 3.)*

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

The committee proceeded to consider a draft report.

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 17 octobre 2006
(12)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, 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 Bacon, Banks, Eyton, Johnson, Mercer, Munson, Phalen, Tkachuk et Zimmer (9).

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 du trafic du fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada. (*L'ordre de renvoi figure dans le fascicule n^o^ 2 du comité.*)

TÉMOINS :

Finances Canada :

Dean Beyea, chef, Commerce des marchandises, Division de la politique commerciale internationale, Finances et échanges internationaux;

Sylvie Larose, analyste de la politique, Commerce des marchandises, Division de la politique commerciale internationale, Finances et échanges internationaux;

Geoffrey MacMillan, agent de la politique de l'impôt, Opérations générales et questions frontalières, Division de la taxe de vente, Direction de la politique de l'impôt.

Agence des services frontaliers du Canada :

Brent Patten, gestionnaire, Section de la politique visant les transporteurs et le fret, Division de la politique commerciale à la Direction des programmes et de l'observation au sein de la Direction générale de l'admissibilité.

M. Beyea fait une déclaration et, de concert avec les autres témoins, répond aux questions.

À 9 h 58 heures, le comité suspend ses travaux.

À 10 heures, le comité reprend ses travaux à huis clos, conformément à l'alinéa 92(2)f) du Règlement, pour examiner un projet de rapport.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 26 septembre 2006, le comité poursuit l'examen des frais d'utilisation. (*L'ordre de renvoi figure dans le fascicule n^o^ 3 du comité.*)

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

Le comité procède à l'examen d'un projet de rapport.

It was moved by the Honourable Senator Tkachuk that the report be adopted.

After debate, the question being put on the motion, it was adopted.

At 10:05 a.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

OTTAWA, Wednesday, October 25, 2006
(13)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 6:15 p.m., in room 257, East Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Champagne, P.C., Dawson, Eyton, Mercer, Merchant, Munson, Phalen and Tkachuk (10).

Other senator present: The Honourable Senator Moore. (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 containerized freight traffic handled by Canada's ports. *(For complete text of Order of Reference, see proceedings of the committee, Issue No. 2.)*

WITNESS:

As an individual:

Dr. Michael C. Ircha, Professor of Civil Engineering, University of New Brunswick (by video conference).

At 6:20 p.m., the committee suspended.

At 6:40 p.m., the committee resumed.

Dr. Ircha made an opening statement and answered questions.

At 8:00 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

OTTAWA, Wednesday, November 1, 2006
(14)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 6:02 p.m., in room 256-S, Centre Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Bacon, Champagne, P.C., Dawson, Mercer, Munson, Phalen, Tkachuk and Zimmer (8).

Il est proposé par l'honorable sénateur Tkatchuk que le rapport soit adopté.

Après discussion, la motion, mise aux voix, est adoptée.

À 10 h 5, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

OTTAWA, le mercredi 25 octobre 2006
(13)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 15, 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, Champagne, C.P., Dawson, Eyton, Mercer, Merchant, Munson, Phalen et Tkachuk (10).

Autre sénateur présent : L'honorable sénateur Moore (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 du trafic du fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada. (*L'ordre de renvoi figure dans le fascicule n° 2 du comité.*)

TÉMOIN :

À titre personnel :

M. Michael, C. Ircha, professeur de génie civil, Université du Nouveau-Brunswick (par vidéoconférence).

À 18 h 20, le comité suspend ses travaux.

À 18 h 40, le comité reprend ses travaux.

M. Ircha fait une déclaration et répond aux questions.

À 20 heures, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

OTTAWA, le mercredi 1er novembre 2006
(14)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 2, dans la salle 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable sénateur Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Bacon, Champagne, C.P., Dawson, Mercer, Munson, Phalen, Tkachuk et Zimmer (8).

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 containerized freight traffic handled by Canada's ports. *(For complete text of Order of Reference, see proceedings of the committee, Issue No. 2.)*

WITNESSES:

As individuals:

Barry E. Prentice, Professor, Asper School of Business, University of Manitoba;

Dr. Jake M. Kosior.

Professor Prentice and Dr. Kosior each made an opening statement and, together, answered questions.

At 7:30 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

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 du trafic du fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 2 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :

À titre personnel :

Barry E. Prentice, professeur, Asper School of Business, Université du Manitoba;

M. Jake M. Kosior.

MM. Prentice et Kosior font chacun une déclaration d'ouverture puis répondent ensemble aux questions.

À 19 h 30, 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, October 26, 2006

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

FIFTH REPORT

Your Committee, to which was referred the document entitled "New Fees for Services Provided by Industry Canada Relating to Telecommunications and Radio Apparatus," has, in obedience to the Order of Reference of Tuesday, September 26, 2006, examined the proposed changes to existing user fees and, in accordance with section 5 of the *User Fees Act*, recommends that they be approved.

Your Committee notes that this is the first time that this process has been used since the adoption of the *User Fees Act*, and recognizes that it provides important improvements in transparency.

Your Committee further notes that these proposals were reductions to existing user fees, resulting from improved efficiencies. It is hoped that future proposals will be in the same vein.

Respectfully submitted,

RAPPORT DU COMITÉ

Le jeudi 26 octobre 2006

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

CINQUIÈME RAPPORT

Votre Comité, auquel a été renvoyé le document: *Nouveau barème de droits pour des services associés aux appareils radio et aux appareils de télécommunications fournis par Industrie Canada* a, conformément à l'ordre de renvoi du mardi 26 septembre 2006, examiné les changements proposés au barème actuel des frais d'utilisation et, conformément à l'article 5 de la *Loi sur les frais d'utilisation,* en recommande l'adoption.

Votre Comité constate que c'est la première fois que l'on a recours à cette procédure depuis l'adoption de la *Loi sur les frais d'utilisation,* et il reconnaît que cela améliore considérablement la transparence.

Votre Comité souligne également que le projet visait la réduction des frais d'utilisation en raison de l'accroissement de l'efficacité. Nous espérons que les recommandations à venir soient dans la même veine.

Respectueusement soumis,

La présidente,

LISE BACON

Chair

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, October 17, 2006

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 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.

[*English*]

The Chairman: We are meeting today to examine and report on the current and potential future of containerized freight traffic and major 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.

We have with us today witnesses from Finance Canada: Mr. Dean Beyea and Ms. Sylvie Larose from International Trade and Finance, Mr. Geoffrey MacMillan from the Tax Policy Branch and Mr. Brent Patten from the Admissibility Branch.

Dean Beyea, Chief, Trade in Goods, International Trade Policy Division, International Trade and Finance, Finance Canada: I thought I would outline the role of the Department of Finance in relation to the customs tariff and why we are here to answer your questions. The Minister of Finance is responsible for the Customs Tariff legislation and the tariff and tax policies related to that and Canada Border Services Agency is responsible for the administration and enforcement of that legislation. My understanding is you had questions relating to a part of the tariff we do not hear much about, that is chapter 98, provision for conveyances.

We welcome any questions you have on those points.

The Chairman: Any other interventions? Nothing to add?

[*Translation*]

I have an initial question for you. Apparently, there is a shortage of available empty containers in Canada. The main cause of the shortage seems to be existing customs regulations applied in accordance with the Customs Act established by the Department of Finance. According to the background material made available to the committee, between 20 per cent and 40 per cent of all containers transiting Canadian ports are empty. Canadian customs policies do not really recommend that containers remain empty while on our territory. As a result, shippers are contending with a major shortage of containers.

In light of this information, have you considered amending existing customs regulations to allow for greater flexibility and to address the container shortage?

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 17 octobre 2006

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 30 afin d'étudier, pour 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.

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

[*Traduction*]

La présidente : Nous sommes ici aujourd'hui pour étudier, afin d'en faire rapport, le trafic du fret conteneurisé actuel et éventuel et les principaux marchés desservis par les ports à conteneurs de la porte d'entrée du Pacifique, de la côte Est et du centre du Canada, et sur les politiques actuelles et futures à cet égard.

Des témoins de Finances Canada sont ici aujourd'hui, soit M. Dean Beyea et Mme Sylvie Larose de Finances et échanges internationaux, M. Geoffrey MacMillan de la Direction de la politique de l'impôt et M. Brent Patten de la Direction générale de l'admissibilité.

Dean Beyea, chef, Commerce des marchandises, Division de la politique commerciale internationale, Finances et échanges internationaux, Finances Canada : J'aimerais mettre en relief le rôle du ministère des Finances en ce qui a trait au Tarif des douanes et expliquer pourquoi nous sommes ici pour répondre à vos questions. Le ministre des Finances est responsable des lois relatives au Tarif des douanes et des politiques fiscales connexes, et l'Agence des services frontaliers du Canada est responsable de l'administration et de l'application de ces lois. J'ai cru comprendre que vous aviez des questions sur une partie du Tarif des douanes dont nous n'entendons pas beaucoup parler, le chapitre 98, qui porte sur le transport.

Nous sommes disposés à répondre à vos questions à ce sujet.

La présidente : Y a-t-il d'autres interventions? Rien à ajouter?

[*Français*]

J'aurais une première question à vous poser. Il existe, semble-t-il, un manque de conteneurs vides disponibles au Canada et la principale cause apparente de cette pénurie serait la réglementation douanière actuelle qui est appliquée en conformité avec la Loi sur les douanes établie par le ministère des Finances. Dans la documentation à la disposition du comité, il est précisé que de 20 à 40 p. 100 de tous les conteneurs passant par les ports du Canada sont vides. Il apparaît que des politiques douanières canadiennes n'encouragent pas vraiment à garder les conteneurs vides sur notre territoire. Il en résulte une pénurie importante de conteneurs pour nos expéditeurs.

À la lumière de ces informations, avez-vous envisagé des modifications à la réglementation douanière actuelle qui permettraient plus de flexibilité dans le but de répondre à cette pénurie de conteneurs?

[*English*]

Mr. Beyea: You are absolutely right. If you want to go through the provisions of tariff item 9801.10.00 where the conveyance elements are, we can do that. However, there is a requirement that the conveyances leave the country within 30 days, which has been a long standing provision of the Customs Tariff.

We have not had any complaints, I must say, at the department in the nine years I have been there about this element of the tariff.

The Chairman: Do you have the same numbers I just mentioned?

Mr. Beyea: I am not certain on the traffic.

Brent Patten, Manager of the Carrier and Cargo Policy Unit, Commercial Policy Division within the Border and Compliance Programs Directorate in Admissibility Branch, Canada Border Services Agency: I have not seen those numbers to which you refer.

The Chairman: We will have to check.

Could you look into it and send us some information if you find any?

Mr. Patten: Yes.

[*Translation*]

The Chairman: If we look at how things are done elsewhere in the world, it seems that a number of countries have adjusted their coastal shipping regulations to make their ports more attractive. The example of South Korea — obviously we will refrain from talking about North Korea at this time — comes to mind because after revising its coastal shipping regulations, this country succeeded in attracting more maritime shipping companies to its ports. Might Canada look to foreign reforms for inspiration and use them to its advantage in the future?

[*English*]

Mr. Beyea: Absolutely, we can look at what is going on in other countries.

Again, I have to emphasize that nobody has brought forward any complaints. We have not heard, as I say, in the nine years I have been doing tariff policy, anyone complaining about these issues to the department. Certainly, we regularly look at the practices of the United States.

The Chairman: You were never asked by Transport Canada to look into this?

Mr. Beyea: No. I understand last week that they had commissioned a study on this issue, but that was the first time we had heard of this study and these issues.

The Chairman: Are you aware of what is being done in South Korea?

Mr. Beyea: No.

[*Traduction*]

M. Beyea : Vous avez tout à fait raison. Nous pouvons jeter un coup d'œil aux dispositions du numéro tarifaire 9801.10.00 sur les moyens de transport si vous le voulez. Les conteneurs doivent quitter le pays dans un délai de 30 jours. Cette disposition fait partie depuis longtemps du Tarif des douanes.

Je dois dire que nous n'avons reçu aucune plainte sur cet élément du Tarif des douanes au ministère, où je travaille depuis 9 ans.

La présidente : Avez-vous les mêmes chiffres que ceux que je viens de mentionner?

M. Beyea : Je ne suis pas certain à propos du trafic.

Brent Patten, gestionnaire, Section de la politique visant les transporteurs et le fret, Division de la politique commerciale à la Direction des programmes et de l'observation au sein de la Direction générale de l'admissibilité, Agence des services frontaliers du Canada : Je n'ai pas vu les chiffres dont vous parlez.

La présidente : Nous allons devoir vérifier.

Pouvez-vous vous renseigner et nous envoyer l'information que vous trouverez?

M. Patten : Oui.

[*Français*]

La présidente : Si on se réfère à ce qui se fait ailleurs dans le monde, il apparaît que plusieurs pays ont réaménagé leur réglementation respective sur le cabotage pour augmenter le potentiel d'attraction de leurs ports. L'exemple de la Corée du Sud — évidemment, on ne parlera pas de la Corée du Nord aujourd'hui — vient à l'esprit parce qu'après un réaménagement des règles en la matière, ce pays a réussi à attirer plus de compagnies de transport maritime dans ses ports. Le Canada pourrait-il tirer un enseignement des réformes étrangères et même en tirer un avantage dans l'avenir?

[*Traduction*]

M. Beyea : Tout à fait, nous pouvons observer ce qui se passe dans d'autres pays.

Encore une fois, je dois souligner que personne n'a fait de plainte. Personne ne s'est plaint sur ces questions au ministère depuis que je m'occupe de la politique tarifaire et ça fait neuf ans. Il est certain que nous examinons régulièrement les pratiques des États-Unis.

La présidente : Transports Canada ne vous a jamais demandé de vous renseigner?

M. Beyea : Non. J'ai cru comprendre que, la semaine dernière, le ministère avait commandé une étude de la question, mais c'était la première fois que nous entendions parler de cette étude et de ces questions.

La présidente : Êtes-vous au courant de ce qui se fait en Corée du Sud?

M. Beyea : Non.

Senator Phalen: I am trying to understand the system and I would like you to walk me through it. I am an international shipping company and I bring a container of televisions from China to Vancouver. Can I then ship them to Toronto without a tariff?

Mr. Beyea: Without a tariff on the conveyance or a tariff on the television?

Senator Phalen: Without a tariff on the conveyance, I guess.

Mr. Beyea: When goods are imported into the country, chapters 1 to 97 of the tariff are where the tariffs apply to goods. Thus, a television would have a tariff, a most-favoured nation tariff if it was coming from Asia, and that tariff would apply. I do not know what the tariff would be on a television; it might be free, it might be five per cent.

The elements of chapter 98 for conveyances allow the duty and tax free importation of the conveyance into Canada.

Senator Phalen: I am now in Toronto. My container is empty. If I want to fill it with clothing and send that from Toronto to China, would that be my one allowable domestic move?

Mr. Beyea: It would be a move outside the country, but it would be allowable.

Mr. Patten: That would be a movement as part of an international transaction or international movement being exported out of the country. It would be considered as part of your moves allowed in Canada.

Senator Phalen: What if I had no load going from Toronto to China but I have a contract to ship lumber products from Winnipeg to China. Would I have to transport my container empty from Toronto to Winnipeg or could I get a load of clothing in Toronto and ship it to Winnipeg?

Mr. Patten: What is allowable under the legislation, under the regulations, is a point-to-point move in Canada, incidental to the international move. Thus, the international move of getting the container to Winnipeg to pick up goods allows a point-to-point move in Canada as long as it is incidental to that international move. If the container is on its way to Winnipeg to pick up goods for export, a move incidental between Toronto and Winnipeg could be considered the one move you are allowed.

Senator Phalen: Therefore, I could load it up in Toronto and go to Winnipeg and take my load from Winnipeg?

Mr. Patten: That would be your one incidental move point-to-point in Canada as part of your international move.

Senator Phalen: Can you give us some idea of the actual tariffs? For instance what would the tariff be if a container was used in a domestic shipping run?

Le sénateur Phalen : J'essaie de comprendre le système et j'aimerais que vous m'expliquiez comment il fonctionne. Disons qu'une société de transport international envoie un conteneur de téléviseurs de la Chine à Vancouver. Est-ce qu'elle peut l'envoyer à Toronto sans aucun tarif?

M. Beyea : Sans aucun tarif sur le transport ou sur les téléviseurs?

Le sénateur Phalen : Sans aucun tarif sur le transport, j'imagine.

M. Beyea : Lorsque des marchandises sont importées au pays, les tarifs des chapitres 1 à 97 du Tarif des douanes s'appliquent aux marchandises. Donc, un téléviseur aurait un tarif, celui de la nation la plus favorisée s'il provenait de l'Asie, et ce tarif s'appliquerait. Je ne connais pas le tarif pour un téléviseur. C'est peut-être gratuit, c'est peut-être 5 p. 100.

Les éléments du chapitre 98 sur les moyens de transport permettent l'importation en franchise de droits et de taxes de transport vers le Canada.

Le sénateur Phalen : Disons que je suis maintenant à Toronto et que mon conteneur est vide. Si je veux le remplir de vêtements et l'envoyer en Chine, s'agirait-il de mon unique déplacement national admissible?

M. Beyea : Ce serait un déplacement à l'extérieur du pays, mais il serait admissible.

M. Patten : Ce serait un déplacement dans le cadre d'une transaction internationale ou un déplacement international à l'extérieur du pays. Il ferait partie des déplacements permis au Canada.

Le sénateur Phalen : Et disons que je n'ai rien qui va de Toronto en Chine, mais que j'ai un contrat pour envoyer des produits du bois de Winnipeg en Chine. Est-ce que je devrais transporter mon conteneur vide de Toronto à Winnipeg ou est-ce que je pourrais remplir mon conteneur de vêtements à Toronto et l'envoyer à Winnipeg?

M. Patten : En vertu de la loi et des règlements, un déplacement de point à point au Canada, consécutif au déplacement international, est admissible. Donc, le déplacement international consistant à envoyer le conteneur à Winnipeg pour cueillir des marchandises permet un déplacement de point à point au Canada, à condition qu'il soit consécutif à ce déplacement international. Si le conteneur est en route vers Winnipeg pour cueillir des marchandises destinées à l'exportation, un déplacement consécutif entre Toronto et Winnipeg pourrait être l'unique déplacement admissible.

Le sénateur Phalen : Je pourrais donc remplir le conteneur à Toronto, aller à Winnipeg et l'envoyer ensuite à partir de Winnipeg?

M. Patten : Ce serait l'unique déplacement consécutif de point à point permis au Canada dans le cadre d'un déplacement international.

Le sénateur Phalen : Pouvez-vous nous donner une idée des tarifs courants? Par exemple, quel serait le tarif d'un conteneur utilisé pour un trajet national?

Mr. Beyea: The actual tariff on a container?

Senator Phalen: Yes.

Mr. Beyea: Normally, if the container originates in NAFTA it would be free, no tariffs apply. I believe your issue then is a tax issue.

Geoffrey MacMillan, Tax Policy Officer, General Operations and Border Issues, Sales Tax Division, Tax Policy Branch, Finance Canada: If you have already purchased the container, you would have paid GST on the purchase and you would have received it back through the tax recovery mechanism. Considering you are in a commercial activity there should be basically a revenue neutral impact.

Senator Phalen: There is no difference if the container was empty or full?

Mr. MacMillan: If we are talking a strict domestic movement, that is right. With this assumption, if you have purchased a container, it is your container.

Senator Tkachuk: How much revenue is generated by this tariff policy?

Mr. Beyea: The policy for conveyances is an exemption from the tariff that applies. For example, trucks and their trailers coming from United States do not pay the tariff. That is an exemption from the regular tariff and tax.

If your question is with regard to the restrictions and how much is collected for one who uses point-to-point movement, no transaction occurs in that situation. It falls down into a regular activity. It is not an importation.

Senator Tkachuk: Once a container comes into Canada, no tax whatsoever is applied to it? It can stay here as long as it wants, and when it is full it goes back?

Mr. Beyea: Containers are to be out of the country within 30 days. There are a variety of exemptions that allow them to stay longer.

Senator Tkachuk: Is there a tax imposed on a container if it stays longer than 30 days?

Mr. Patten: My understanding is that if it stays longer than 30 days, unless it falls within the exemptions, it no longer qualifies under tariff item 9801. If applicable, the duties and taxes apply.

Senator Tkachuk: Are there any duties or taxes generated by a container staying longer than 30 days?

Mr. Patten: It is difficult to say. I can check with our systems and our revenue collection personnel.

I am not positive we can report on the revenue collected because of containers or trailers not qualifying under item 9801. I believe when the duties or taxes are paid, there is no specification that this was a situation that did not qualify under item 9801 or is

M. Beyea : Le tarif courant sur un conteneur?

Le sénateur Phalen : Oui.

M. Beyea : Normalement, si le conteneur fait partie de l'ALENA, ça ne coûte rien. Aucun tarif ne s'applique. Je crois donc que votre question est d'ordre fiscal.

Geoffrey MacMillan, agent de la politique de l'impôt, Opérations générales et questions frontalières, Division de la taxe de vente, Direction de la politique de l'impôt, Finances Canada : Si vous avez déjà acheté le conteneur, vous aurez payé la TPS sur l'achat et l'aurez récupéré par l'intermédiaire du mécanisme de recouvrement fiscal. Étant donné que c'est une activité commerciale, il devrait donc y avoir neutralité fiscale.

Le sénateur Phalen : Il n'y a aucune différence, que le conteneur soit vide ou plein?

M. MacMillan : Si nous parlons simplement d'un déplacement national, c'est vrai. Selon cette hypothèse, si vous avez acheté un conteneur, il vous appartient.

Le sénateur Tkachuk : Quelles sont les recettes générées par cette politique tarifaire?

M. Beyea : La politique sur les transports fait exception au tarif qui s'applique. Par exemple, les camions et leurs remorques qui proviennent des États-Unis ne payent pas le tarif. C'est une exception au tarif et à la taxe réguliers.

Si votre question concerne les restrictions et les recettes générées pour un déplacement de point à point, aucune transaction n'est effectuée dans cette situation. Il s'agit alors une activité régulière et non d'une importation.

Le sénateur Tkachuk : Lorsqu'un conteneur entre au Canada, aucune taxe ne s'applique? Il peut y rester aussi longtemps que voulu et repartir lorsqu'il est plein?

M. Beyea : Les conteneurs doivent quitter le pays dans un délai de 30 jours. Plusieurs exceptions leur permettent de rester plus longtemps.

Le sénateur Tkachuk : Est-ce qu'une taxe est imposée sur un conteneur s'il reste plus de 30 jours?

M. Patten : J'ai cru comprendre que si un conteneur reste plus de 30 jours au pays, à moins d'être visé par une exception, il n'est plus admissible au numéro tarifaire 9801. Les droits et taxes s'appliquent, s'il y a lieu.

Le sénateur Tkachuk : Est-ce que des droits ou des taxes sont perçus sur un conteneur qui reste au pays pendant plus de 30 jours?

M. Patten : C'est difficile à dire. Je peux vérifier auprès du personnel des systèmes et de la perception des recettes.

Je ne sais pas si nous pouvons faire état des recettes perçues parce que certains conteneurs et remorques ne sont pas admissibles en vertu du numéro tarifaire 9801. Je crois que lorsque les droits et les taxes sont payés, rien n'indique que la situation ne permet pas d'être

just a regular importation of a container under regular circumstances. However, I will verify that with our systems people as well as our revenue collection people.

Senator Tkachuk: My understanding is a container can stay quite a bit longer than 30 days — up to a year until a customer fills it and sends it back — in the United States without this duty being applied.

Considering that 20 to 40 per cent of containers come back empty, has there been discussion within your own department as to possibly extending the time limit under the tariff policy here in Canada?

Mr. Beyea: We have not discussed that, nor has anyone approached us with that suggestion.

Senator Tkachuk: We are approaching you with that suggestion. You might want to pay attention.

Mr. Beyea: Yes. That is something we will consider. I am just saying that we have not heard from the marine association, from carriers or shippers. We are in contact with those people regularly with regard to other issues. All I am saying is nobody has brought this forward.

The container restriction is 365 days in the United States and 30 days here in Canada or up to 24 months if one of five conditions is met as laid out in the tariff.

Senator Tkachuk: I take it that the amount of money generated by containers staying longer than 30 days in Canada is really an insignificant amount given the fact that you do not even know what that amount is. It is not a large amount. Usually witnesses who come before us from the government know an amount when it is significant.

Therefore, this may be an easy tax to eliminate considering that the amount of revenue generated is insignificant.

Mr. Beyea: Yes. Again, I emphasize that it is a tax exemption. In the normal course of business, containers come in and leave within 30 days.

Senator Tkachuk: Of course they do if there is no tax applied. However, that does not happen in the United States because containers can stay longer. If a financial barrier is present, why would they not leave? If that duty was eliminated, how do you know containers would not hang around until they were full? Would it not be better to have them full on the way back? Does it matter?

Mr. Beyea: We will take your suggestion under advisement and discuss it with those who bring it forward.

I am not ignoring the issue at all. All I can say is nobody has brought the 30-day rule up with us as a problem. Again, I stress it is an exemption to the normal tariff that one pays. The rules for conveyances are there to facilitate the movement of goods, so there are no duties and taxes applied within the 30 days.

admissible en vertu du numéro tarifaire 9801 ou qu'il s'agit d'une importation régulière d'un conteneur dans des circonstances régulières. Je vais toutefois me renseigner auprès du personnel des systèmes et de la perception des recettes.

Le sénateur Tkachuk : Si je comprends bien, un conteneur peut rester beaucoup plus longtemps de 30 jours, pendant un an, jusqu'à ce qu'un client le remplisse et le renvoie aux États-Unis sans que ce droit s'applique.

Étant donné que de 20 à 40 p. 100 des conteneurs reviennent vides, y a-t-il eu des discussions dans votre ministère quant à la possibilité de prolonger la limite de temps en vertu de la politique tarifaire du Canada?

M. Beyea : Nous n'en avons pas discuté, et personne ne nous l'a proposé.

Le sénateur Tkachuk : Nous vous le proposons. Vous voudrez peut-être y prêter attention.

M. Beyea : Oui. C'est quelque chose que nous allons étudier. Je dis seulement que nous n'avons pas eu de nouvelles de l'association maritime, des transporteurs ou des expéditeurs. Nous communiquons régulièrement avec ces personnes au sujet d'autres questions. Je dis simplement que personne n'a soulevé la question.

La restriction sur les conteneurs est de 365 jours aux États-Unis et de 30 jours au Canada ou jusqu'à 24 mois si l'une des cinq conditions établies dans le Tarif des douanes s'applique.

Le sénateur Tkachuk : Je présume que les recettes générées par les conteneurs qui restent plus de 30 jours au Canada sont négligeables étant donné que vous ignorez ce montant. Ce n'est pas une somme importante. Habituellement, les témoins du gouvernement connaissent le montant lorsqu'il est important.

Ça pourrait donc être une taxe facile à éliminer étant donné que les recettes générées sont négligeables.

M. Beyea : Oui. Encore une fois, je veux souligner que c'est une exonération fiscale. Dans le cours normal des activités, les conteneurs arrivent et quittent dans une période de 30 jours.

Le sénateur Tkachuk : Bien sûr, c'est ce qu'ils font si aucune taxe n'est appliquée. Cependant, cela ne se produit pas aux États-Unis parce que les conteneurs peuvent rester plus longtemps. S'il existe un obstacle financier, pourquoi ne partiraient-ils pas? Si ce droit était éliminé, comment savez-vous que les conteneurs ne resteront pas ici jusqu'à ce qu'ils soient pleins? Est-ce que ça ne serait pas mieux qu'ils soient pleins au retour? Est-ce que c'est important?

M. Beyea : Nous délibérerons de votre proposition et en discuterons avec ceux qui l'avanceront.

Je ne cherche pas à ignorer la question. Tout ce que je peux dire, c'est que personne n'a mentionné que la période de 30 jours posait un problème. Encore une fois, je précise qu'il s'agit d'une exception au tarif régulier. Les règlements sur le transport servent à faciliter le déplacement des marchandises, alors aucun droit ni taxe n'est appliqué pendant 30 jours.

Senator Tkachuk: I understand that. However, after the 30 days the duties and taxes do apply. Is that right?

Mr. Beyea: Yes.

Senator Phalen: Following up on that question, is there not a pool system that allows a container to stay in the country for 180 days? What is the pool system? How does one belong to it?

Mr. MacMillan: There is a pool system. We refer to it as a container bank system for GST purposes. Once one is registered within that system, he or she can export and import a similar number of like containers free of GST. However, that falls within the GST non-taxable importation schedule, and that seems to run under a different tariff heading, if I am not mistaken. I do not believe it is part of item 9801. The administration of that is part of the purview of the Canada Border Services Agency.

Senator Banks: I am sure you have explained this, but I did not understand it. If I run Maersk Line and I own a container that somebody has rented for the purpose of transporting goods from Vancouver to Toronto and that container stays here longer than 180 days — and I am assuming Maersk is in the pool — what exactly am I susceptible to with respect to costs for taxes and tariffs? Will it cost the GST only or some other tariff or tax?

Mr. MacMillan: GST would most likely apply at the rate of 6 per cent. I assume the tariffs would also apply, but I cannot speak to that.

Mr. Beyea: There could be a tariff, but it would depend on the classification.

Senator Banks: What is the tariff classification for a container?

Mr. Beyea: There are different tariffs for different types of containers. I do not know the exact tariff level, but it would be relatively low. If it originated from a country with which we have a free trade agreement, the tariff would be zero. We also have zero tariffs from many developing countries.

Senator Banks: What happens if the container came from Singapore, a country with which we do not have a free trade agreement?

Mr. Beyea: We are presently negotiating an agreement with Singapore.

Senator Banks: Yes, but we do not have one today.

Mr. Beyea: That is right.

Senator Banks: As the owner of the container, I will pay a tariff and GST based upon the assessed value of the container. Is that correct?

Mr. Beyea: Yes, that is my understanding.

Le sénateur Tkachuk : Je comprends, mais après 30 jours, les droits et les taxes s'appliquent, c'est bien ça?

M. Beyea : Oui.

Le sénateur Phalen : Pour faite suite à cette question, n'existe-t-il pas un système de conteneurs en commun qui permet aux conteneurs de rester au pays pendant 180 jours? Qu'est-ce que ce système de conteneurs en commun? Comment peut-on en faire partie?

M. MacMillan : Il existe un système de conteneurs en commun que nous appelons « système de banque de conteneurs » pour les besoins de la TPS. Lorsqu'une société s'inscrit au système, elle peut exporter et importer un même nombre de conteneurs semblables exempts de TPS. Cependant, cette activité fait partie de la liste d'importations exemptes de TPS et elle est visée par une position tarifaire différente, si je ne me trompe pas. Je ne crois pas qu'elle fasse partie du numéro tarifaire 9801. Son administration relève de l'Agence des services frontaliers du Canada.

Le sénateur Banks : Je suis sûr que vous l'avez expliqué, mais je n'ai pas compris. Disons que je dirige la Maersk Line et que je suis propriétaire d'un conteneur que quelqu'un a loué pour transporter des marchandises de Vancouver à Toronto et que le conteneur y reste plus de 180 jours, en supposant que Maersk fait partie du système de conteneurs en commun. Quels droits et taxes devrais-je payer? Devrais-je payer seulement la TPS ou un autre tarif ou taxe?

M. MacMillan : La TPS de 6 p. 100 s'appliquerait probablement. Je présume que les tarifs s'appliqueraient également, mais je ne peux pas m'avancer là-dessus.

M. Beyea : Il pourrait y avoir un tarif, mais ça dépend de la classification.

Le sénateur Banks : Quelle est la classification tarifaire pour un conteneur?

M. Beyea : Il y a différents tarifs pour différents types de conteneurs. Je ne connais pas le niveau tarifaire exact, mais il serait relativement peu élevé. S'il venait d'un pays avec lequel nous avons conclu un accord de libre-échange, il n'y aurait aucun tarif. C'est également le cas avec de nombreux pays en développement.

Le sénateur Banks : Et si le conteneur vient de Singapour, pays avec lequel nous n'avons pas conclu d'accord de libre-échange?

M. Beyea : Nous négocions présentement un accord avec Singapour.

Le sénateur Banks : Oui, mais nous n'en n'avons pas à l'heure actuelle.

M. Beyea : C'est exact.

Le sénateur Banks : En tant que propriétaire du conteneur, je payerais un tarif et la TPS selon la valeur imposable du conteneur, c'est bien ça?

M. Beyea : Oui, c'est ce que je comprends.

Senator Banks: Madam Chairman asked you about South Korea, but what about the really big ports such as Singapore, Rotterdam and now Dubai? Do they have similar restrictions?

Mr. Beyea: I am not certain.

Senator Banks: That would be good to find out.

The Chairman: Could you furnish us with that information?

Senator Banks: International trade is fairly important.

Senator Zimmer: Senator Phalen asked my first question in his supplementary, but I will follow up on it.

You have indicated the number is 180 days that has been decided upon between the United States, but apparently it can be extended 365 days or up to three years; is that correct?

Mr. Beyea: Twenty-four months.

Senator Zimmer: How does one become a pool operator?

Mr. Patten: I will have to get that information for you, senator. I do not have it with me today. We will commit to getting it.

Senator Zimmer: What percentage of steamship lines, doing business in Canada, fall into this category? Do you have any idea what the percentage is?

Mr. Beyea: No. That is information that we would have to go to Transport Canada for or the Canada Border Services Agency.

Senator Eyton: Are you aware of who owns the containers? I see 100,000 containers across the country. It seems to me ownership is important when considering the policy issue of tariffs. Do you know who owns them?

Mr. Patten: There is a variety of ways of knowing who owns the container. It could be by researching the individual container number itself. It is important to note, however, that there is a requirement on the carrier, when bringing these containers into the country, to report that type of information to us if, to their knowledge, it does not qualify for tariff item 9801. If they are bringing in containers for certain purposes that do not qualify under item 9801, they would have to report it. At that point in the collection of tariff or duties and taxes, the manufacturer and location of the container would have to be reported to us as well.

Senator Eyton: I was asking if you were aware of who owned the containers. My suspicion is most are owned by shipping companies, maybe a vast majority of them. Beyond that I would be interested in whether or not they were foreign shipping companies or Canadian shipping companies for example. Are you familiar with that?

Mr. Patten: Our understanding is that they are owned by foreign shipping companies for the most part.

Le sénateur Banks : La présidente vous a questionné au sujet de la Corée du Sud, mais qu'en est-il des ports très importants comme Singapour, Rotterdam et maintenant Dubaï? Ont-ils des restrictions semblables?

M. Beyea : Je ne suis pas certain.

Le sénateur Banks : Ce serait bien de le savoir.

La présidente : Pourriez-vous nous fournir cette information?

Le sénateur Banks : Le commerce international est assez important.

Le sénateur Zimmer : Le sénateur Phalen a posé ma première question, mais je ferai un suivi.

Vous avez indiqué qu'une période de 180 jours a été établie aux États-Unis, mais apparemment cette période peut s'étendre jusqu'à 365 jours ou jusqu'à trois ans, c'est exact?

M. Beyea : Vingt-quatre mois.

Le sénateur Zimmer : Comment devient-on exploitant de conteneurs en commun?

M. Patten : Je vais devoir obtenir cette information pour vous, sénateur. Je ne l'ai pas avec moi aujourd'hui. Nous allons nous renseigner.

Le sénateur Zimmer : Quel pourcentage des sociétés de navigation, qui font des affaires au Canada, fait partie de cette catégorie? Connaissez-vous le pourcentage?

M. Beyea : Non. C'est une information qu'il faudrait obtenir auprès de Transports Canada ou de l'Agence des services frontaliers du Canada.

Le sénateur Eyton : Savez-vous qui est propriétaire des conteneurs? Je constate qu'il y a 100 000 conteneurs à la grandeur du pays. Il me semble important de connaître les propriétaires lorsqu'on étudie la politique tarifaire. Savez-vous à qui ils appartiennent?

M. Patten : Il y a plusieurs façons de savoir à qui appartiennent les conteneurs. On peut faire une recherche par numéro de conteneur. Cependant, il est important de noter que le transporteur, à l'arrivée des conteneurs au pays, doit nous communiquer ce type de renseignement si, à sa connaissance, le conteneur n'est pas admissible en vertu du numéro tarifaire 9801. S'il envoie ici des conteneurs à des fins qui ne le rendent pas admissible en vertu de ce numéro, il doit le mentionner. Au moment de la perception du tarif ou du droit et de la taxe, les renseignements concernant le fabricant et l'emplacement du conteneur doivent également être communiqués.

Le sénateur Eyton : Je demandais si vous saviez à qui appartenaient les conteneurs. Je présume que la plupart appartiennent à des sociétés de transport, probablement la très grande majorité d'entre eux. J'aimerais aussi savoir si ce sont des sociétés de transport étrangères ou canadiennes par exemple. Êtes-vous au courant?

M. Patten : Il semble que la plupart appartiennent à des sociétés de transport étrangères.

Senator Eyton: This may be perhaps more in our area than yours, but what are the policy reasons for limiting cabotage or limiting the number of days that a container can or should stay in the country? Apart from the revenue collection, and I believe it is not very significant, I find it hard to fathom the policy reasons behind those limitations. It seems to me it must impose an unnecessary cost on shippers and manufacturers here in this country.

Mr. MacMillan: Although I cannot speak to the number of days that a container is in the country, I can tell you from the tax perspective, restrictions on cabotage are in place for purposes of tax equity; basically equity between foreign suppliers of containers and domestic suppliers of containers. If you were to receive a container from a domestic supplier, say on a lease basis, you would have to pay GST. However, if you were able to acquire a container abroad, for instance, by way of lease and we did not have the cabotage restrictions in place, there would be an incentive to get your containers from outside the country.

Senator Eyton: If you do not know who the owners are it is hard to make that case as to which are the domestic and which are the international containers.

My last question is — I believe I heard part of the answer before — are we aware of where all this places us against the U.S. competition? There is Vancouver, next to Portland or competing with San Diego, and I see a lot of traffic going back and forth. To what extent are you familiar with the impact of regulations on our competitive position?

Mr. Beyea: We have looked recently at the regulations vis-à-vis those in the United States and on the 30-day rule we are certainly much less; there it is 365 days. On the cabotage, it is the same issue. There are point-to-point uses not allowed in the United States, certainly with respect to the trucking industry and we are trying to confirm with the marine industry as well. With regard to the point-to-point use, there is incidental movement; it is the same regulation in the United States.

Senator Eyton: Similar, to one destination?

Mr. Beyea: I have a draft copy here that I could hand out that goes through each of them: "...may carry merchandise or passengers between points in the United States if such carriage is incidental to or immediately prior to or subsequent engagement of the vehicle in international traffic." It is essentially the same.

Senator Eyton: But limited to one stop?

Mr. Beyea: Incidental to. This is a summary we have from the United States. We can provide you with the regulations if you would like.

The Chairman: Do you meet with Transport Canada on a regular basis?

Mr. Beyea: No. In fact, the first time we heard that they were doing this study was last week after you had asked us to come here and talk about tariff items.

The Chairman: Maybe you should talk to them more.

Le sénateur Eyton : C'est peut-être plus de notre domaine que du vôtre, mais pourquoi les politiques limitent-elles le cabotage ou la durée du séjour des conteneurs au pays? Sauf pour la perception de recettes, et je crois qu'elles sont négligeables, j'ai du mal à comprendre les raisons justifiant ces limites dans les politiques. Il me semble que des frais inutiles sont imposés aux transporteurs et aux fabricants canadiens.

M. MacMillan : Je ne peux pas dire combien de jours un conteneur reste au pays, mais je peux vous dire, d'un point de vue fiscal, que des restrictions sur le cabotage sont établies afin d'assurer l'équité fiscale, c'est-à-dire une équité entre les fournisseurs étrangers de conteneurs et les fournisseurs canadiens de conteneurs. Si vous deviez recevoir un conteneur d'un fournisseur canadien, disons en location, vous payeriez la TPS, mais si vous avez pu obtenir un conteneur à l'étranger, par exemple en location, et qu'aucune restriction de cabotage n'était en place, cela vous inciterait à obtenir des conteneurs à l'étranger.

Le sénateur Eyton : Si vous ne connaissez pas les propriétaires, il est difficile de distinguer les conteneurs canadiens des conteneurs internationaux.

Je crois que j'ai entendu précédemment une partie de la réponse à ma dernière question, mais quelle est notre position face à la concurrence américaine? Il y a Vancouver, près de Portland ou qui fait concurrence à San Diego, et j'observe beaucoup de trafic. Dans quelle mesure connaissez-vous l'impact des règlements sur notre position concurrentielle?

M. Beyea : Nous avons récemment comparé les règlements à ceux des États-Unis et notre période de 30 jours est certainement moins longue que la leur, qui est de 365 jours. Pour le cabotage, c'est la même chose. Certains déplacements de point à point ne sont pas permis aux États-Unis, certainement en ce qui concerne l'industrie du camionnage, et nous tentons d'obtenir une confirmation auprès de l'industrie maritime également. En ce qui concerne les déplacements de point à point, le déplacement consécutif existe. C'est le même règlement aux États-Unis.

Le sénateur Eyton : Semblable, vers une seule destination?

M. Beyea : J'ai ici une version provisoire que je pourrais distribuer et qui dit que le transport de marchandises ou de passagers est permis entre différents points des États-Unis si un tel transport est consécutif, précède immédiatement ou est subséquent à l'engagement du véhicule dans le trafic international. C'est essentiellement la même chose.

Le sénateur Eyton : Mais limité à un arrêt?

M. Beyea : Consécutif. C'est un résumé provenant des États-Unis. Nous pouvons vous fournir les règlements si vous voulez.

La présidente : Rencontrez-vous régulièrement Transports Canada?

M. Beyea : Non. En fait, nous avons entendu parler de cette étude pour la première fois la semaine dernière, lorsque vous nous avez demandé de venir vous parler des numéros tarifaires.

La présidente : Vous devriez peut-être lui parler plus souvent.

Mr. Beyea: Absolutely.

Senator Banks: I have a question first of the clerk and then of the witnesses. Of the two studies referred to in here, do you know who the authors are?

Allison Padova, Analyst, Economics Division, Parliamentary Research Branch: University of Manitoba Transport Institute was co-author on one and sole author of the other was an academic by the name of Dr. Barry Prentice.

Senator Banks: Therefore, Dr. Barry Prentice, University of Manitoba would be a way to find both these studies. I gather you are unfamiliar with these studies, both of which suggest that some changes might be in good order for the good of Canadian trade. I would suggest to the witnesses that they might wish to read the studies.

The Chairman: And they should talk to Transport Canada.

Thank you very much for your presence here with us and we will be hearing from you. I suppose you will be sending us the information requested this morning.

The committee continued in camera.

OTTAWA, Wednesday, October 25, 2006

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 6:15 p.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.

[*English*]

The Chairman: Honourable senators, today we are pleased to have as our witness Dr. Michael Ircha from the University of New Brunswick. Thank you for your patience, Mr. Ircha. We are pleased to have you with us today. Please proceed.

Dr. Michael C. Ircha, Professor of Civil Engineering, University of New Brunswick, as an individual: Thank you. I want to talk about containers and containerization at a fairly high level. In the past, you have had presentations from others dealing with transportation in North America, and it is important that we recognize that containerization and transportation are part of an integrated North American continental transportation system. We have containers coming into Canada through American ports, and we have containers going from Canadian ports into the American Midwest and the American system. It is a porous and vibrant system. There is an issue about providing more container terminals for the growing trade in containers. You have had evidence in the past that this is a rapidly growing area. I believe

M. Beyea : Assurément.

Le sénateur Banks : J'ai d'abord une question du greffier et ensuite des témoins. Connaissez-vous les auteurs des deux études dont il est question?

Allison Padova, analyste, Division de l'économie, Direction de la recherche parlementaire : Le Transport Institute de l'Université du Manitoba a coécrit l'une des études, et l'autre étude a été réalisée par un universitaire du nom de Barry Prentice.

Le sénateur Banks : M. Barry Prentice, de l'Université du Manitoba, pourrait donc nous renseigner sur ces deux études. J'en conclus que vous n'êtes pas familier avec ces études qui indiquent que certains changements seraient dans l'intérêt du commerce canadien. Je conseillerais aux témoins de lire les études.

La présidente : Et ils devraient communiquer avec Transports Canada.

Merci beaucoup d'avoir été des nôtres aujourd'hui et nous attendrons de vos nouvelles. Je présume que vous nous communiquerez les renseignements demandés ce matin.

La séance se poursuit à huis clos.

OTTAWA, le mercredi 25 octobre 2006

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 18 h 15 afin d'étudier, pour 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, ainsi que les principaux marchés importateurs et exportateurs desservis par ces ports et les politiques actuelles et futures à cet égard.

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

[*Traduction*]

La présidente : Honorables sénateurs, nous sommes heureux d'accueillir aujourd'hui notre témoin, M. Michael Ircha, Ph.D., de l'Université du Nouveau-Brunswick. Je vous remercie de votre patience, monsieur Ircha, et vous souhaite la bienvenue. Vous pouvez maintenant présenter votre exposé.

Michael C. Ircha, professeur de génie civil, Université du Nouveau-Brunswick, à titre personnel : Je vous remercie. Je voudrais vous parler de conteneurs et de conteneurisation à un niveau assez élevé. Vous avez entendu dans le passé des exposés d'autres témoins traitant des transports en Amérique du Nord. Il est important de reconnaître que la conteneurisation et les transports font partie d'un réseau de transport continental intégré en Amérique du Nord. Il y a des conteneurs qui arrivent au Canada en passant par des ports américains; d'autres partent des ports canadiens à destination du Midwest et du réseau américain. C'est un système poreux et très dynamique. On se demande s'il convient de créer plus de terminaux à conteneurs pour répondre aux besoins d'un commerce de plus en plus

that the Canadian ports can provide an answer to the growing dilemma of how we are to handle the anticipated growth in container trade into and out of North America.

Depending upon your interest and the time that I have, I propose to deal with the following: the growth of containerization; the Suez versus the Panama routing; container hub ports and their characteristics; the East Coast of Canada — rather than the West Coast, because I believe you have heard about that before — and the opportunities for hub container ports in Atlantic Canada; and, finally, federal policy issues that could help the development of containerization and the growth of containerization in Canada.

Compared to past trends in container volumes, worldwide we have had a tremendous growth in containerization. In the last decade, we have seen an increasing shift from the previous trade, which used to be from Europe to the East Coast of the United States. In the last few decades, we have seen a significant shift of the major trades being focused in Asia, either Asia eastward to the West Coast of the United States or Asia westward to Europe. Now we are getting some of that trade coming into the East Coast of the United States. This growth in containerization reflects the growth of economic globalization. Marc Levinson recently wrote a book entitled, *The Box: How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger*. Using his data and other sources, the World Trade Organization has shown that world trade is actually growing much faster than the gross domestic product worldwide.

If we look at an index developed by the World Trade Organization in 2002, we see that if the exports in 1950 equal 100, those in 2002 equal 10,140. However, the world GDP in 2002 was only 704 compared with 100. In other words, export growth around the world from 1950 to 2002 grew 14 times faster than the gross domestic product. We find that containerization and the movement of high-value, low-volume manufactured products in containers was a revolution that had lubricated world trade. We see that significant growth.

I do not want to bore you with figures, but in 1970 there were 450,000 containers in the world; by 2004, we had 19.3 million containers. If we look at the container throughput in ports, in and out, in 1970 we were dealing with 7 million TEU, which is a twenty-foot equivalent unit — a 40-foot container is 2 TEU. In 1970 we had 7 million TEU; by 2004 there were 332 million TEU through world ports — a growth of 46 times.

The major container trade groups in the world today are Asia eastward to the West Coast of North America, Asia through the Suez Canal to Europe, and Asia and Europe to the East Coast of the United States.

conteneurisé. Vous avez déjà entendu des témoignages établissant que ce secteur est en croissance rapide. Je crois que les ports canadiens peuvent contribuer à la solution du problème grandissant de la manutention de volumes toujours plus grands de biens conteneurisés en partance ou à destination de l'Amérique du Nord.

Selon votre intérêt et le temps dont je dispose, je me propose d'aborder les points suivants : la croissance de la conteneurisation, l'acheminement par le canal de Suez ou par le canal de Panama, les ports-pivot à conteneurs et leurs caractéristiques, la côte est du Canada plutôt que la côte ouest — je crois que vous avez entendu parler de cela auparavant — et les perspectives de création de ports-pivot à conteneurs dans le Canada atlantique, et enfin les politiques fédérales pouvant favoriser le développement et la croissance de la conteneurisation au Canada.

Le monde a connu une croissance considérable de la conteneurisation par rapport aux volumes du passé. Au cours de la dernière décennie, nous avons assisté à une évolution croissante du schéma du trafic, qui se faisait auparavant entre l'Europe et la côte Est des États-Unis. Dans les dernières décennies, le gros du commerce s'est déplacé vers l'Asie, les mouvements se faisant soient vers l'Est en direction de la côte ouest des États-Unis ou vers l'ouest à destination de l'Europe. Aujourd'hui, une partie de ce commerce atteint la côte est des États-Unis. Cette croissance de la conteneurisation reflète le développement de la mondialisation économique. Marc Levinson a récemment écrit un livre, *The Box : How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger*. En se basant sur ses données et sur d'autres sources, l'Organisation mondiale du commerce a prouvé que le commerce mondial croît plus rapidement que le produit intérieur brut.

En examinant les indices mis au point par l'OMC en 2002, nous pouvons constater que si les exportations de 1950 représentaient 100, celles de 2002 se chiffrent à 10 140. Dans la même période, le PIB mondial n'est passé que de 100 à 704. Autrement dit, entre 1950 et 2002, les exportations se sont accrues à un rythme quatorze fois plus rapide que celui du PIB. On peut dire en même temps que la conteneurisation et le transport en conteneurs de biens manufacturés à faible volume et à grande valeur ont constitué une révolution qui a considérablement favorisé le commerce mondial. Comme nous pouvons le voir, la croissance a été énorme.

Je ne veux pas vous ennuyer avec trop de chiffres, mais je dirais quand même qu'en 1970, il y avait 450 000 conteneurs dans le monde. En 2004, le chiffre était passé à 19,3 millions. Pour ce qui est du trafic de conteneurs dans les ports, il s'élevait en 1970 à 7 millions d'équivalents vingt pieds, ou EVP. Un conteneur de 40 pieds représente 2 EVP. En 1970, nous avions donc 7 millions d'EVP, qui sont passés à 332 millions d'EVP en 2004. Le chiffre s'est donc multiplié par 46.

Aujourd'hui, les principaux groupes mondiaux de commerce conteneurisé vont de l'Asie vers l'est en direction de la côte ouest de l'Amérique du Nord, de l'Asie à destination de l'Europe par le canal de Suez et de l'Asie et l'Europe vers la côte est des États-Unis.

It is basically a two-way flow, either westward through the Suez Canal or eastward to the West Coast and some traffic through the Panama Canal. As you know, the Panama Canal has problems dealing with larger container ships. It is limited to about 4,500 TEU vessels. Our vessels are considerably larger today and much of that traffic is not now going through the Panama Canal. You know on this past Sunday there was a referendum in Panama that the public approved to expand the Panama Canal so that in 2015 it will be able to handle larger vessels anticipated to be 10,000 to 12,000 TEU.

In September of this year, the latest large container vessel was christened in Rotterdam, a vessel called the *Emma Maersk*. It can handle 11,000 TEU, the biggest ship that we know of on the waters today for containers.

When I looked at the specifications of the *Emma Maersk* and compared them with the proposed expansion of the Panama Canal just approved, I noticed that the *Emma Maersk* cannot go through the new locks; it is too wide for the locks. This is 2006. What will happen in 2015? It is a big question.

Containerization is a major part of world trade. Fifty per cent of maritime trade by value — not by tonnage — is carried in containers.

The projected growth is phenomenal. Ocean Shipping Consultants Limited — and this is in my paper — shows that on a global scale we anticipate by 2010 we will have 498 million TEU and by 2015 it will be up to 645 million TEU.

In North America, the trade is expected to grow to 57 million TEU by 2010 to 72 million TEU by 2015, which is very large growth.

This growth, as you are aware, is causing problems in the ports that the goods are coming through, in particular the ports of the West Coast of the United States and Canada. There were problems in Vancouver two years ago, with congestion and delays, some of which have been addressed by CN and CP cooperating and by other technology changes, such as changes in types of equipment to stack higher in the container terminals inside Vancouver. Prince Rupert is now on line as being constructed to provide 500,000 TEU by the year 2007. Other steps have been taken in other West Coast ports to overcome the congestion. However, that will not address the problem.

Doug Tilden, who is the president and CEO of a major terminal in the United States, argues that to deal with the issues of the growth of trade from Asia into North America we would need a port the size of New York-New Jersey — which is about 4 million TEU a year — added each year for the foreseeable future.

We are not getting there by what we are doing.

C'est donc essentiellement un trafic dans deux directions, l'une vers l'ouest par le canal de Suez et l'autre vers l'est en direction de la côte ouest, avec un certain trafic par le canal de Panama. Comme vous le savez, il est assez difficile pour les grands porte-conteneurs de traverser le canal de Panama, qui est limité à des bâtiments d'environ 4 500 EVP. Les porte-conteneurs d'aujourd'hui sont beaucoup plus grands et n'empruntent donc pas la route du canal de Panama. Vous savez que, dimanche dernier, un référendum s'est tenu à Panama au cours duquel la population a approuvé une expansion du canal qui permettra, d'ici 2015, le passage de porte-conteneurs de 10 000 à 12 000 EVP.

En septembre dernier, le grand porte-conteneurs le plus récent, l'*Emma Maersk*, a été lancé à Rotterdam. Il a une capacité de 11 000 EVP. À ma connaissance, c'est le plus grand du monde.

Lorsque j'ai regardé les spécifications techniques de l'*Emma Maersk* et les ai comparées au projet d'expansion du canal de Panama qui vient d'être approuvé, je me suis rendu compte qu'il ne pourra pas passer par les nouvelles écluses parce qu'il est trop large. Nous ne sommes qu'en 2006. Qu'en sera-t-il en 2015? C'est une grande question.

Le commerce conteneurisé constitue une importante part du commerce mondial : 50 p. 100 du commerce maritime, en valeur et non en tonnage, est transporté en conteneurs.

La croissance projetée est phénoménale. D'après Ocean Shipping Consultants Limited, que je mentionne dans mon document, nous pouvons nous attendre, à l'échelle mondiale, à atteindre 498 millions d'EVP en 2010 et 645 millions en 2015.

En Amérique du Nord, le trafic de conteneurs devrait passer à 57 millions d'EVP en 2010 et à 72 millions en 2015, ce qui représente une très forte croissance.

Comme vous pouvez vous en douter, cette croissance cause des difficultés dans les ports où les marchandises arrivent, notamment sur la côte ouest des États-Unis et du Canada. Il y avait de l'encombrement et des retards à Vancouver il y a deux ans. Une partie des problèmes a été réglée grâce à la coopération entre le CN et le CP et grâce à d'autres changements technologiques, comme l'installation de nouveaux types de matériel de manutention pouvant empiler les conteneurs à une plus grande hauteur dans les terminaux de Vancouver. Prince Rupert est en train d'être aménagé pour pouvoir s'occuper d'un trafic de 500 000 EPV d'ici 2007. D'autres mesures sont prises dans d'autres ports de la côte ouest pour régler les problèmes d'encombrement. Toutefois, cela ne suffira pas.

Doug Tilden, président et chef de la direction d'un grand terminal des États-Unis, estime que pour affronter la croissance du commerce entre l'Asie et l'Amérique du Nord, il faudra aménager chaque année un nouveau port de la taille de New York-New Jersey, qui a un trafic d'environ 4 millions d'EVP par an.

Les projets actuellement en cours ne permettront pas d'en arriver là.

The other concern affecting this idea of a super hub port is that shippers are getting anxious about route diversity. They are anxious about being tied to only one port. They have seen problems in Vancouver with the trucker's strike. They have seen potential labour problems in U.S. ports. They say they do not want all their eggs in one basket. We have seen some of the major shipping companies of Wal-Mart, Canadian Tire and others saying, "We do not want to ship everything into one port. We want to have distribution centres at two or three ports in North America so that if there is a problem with one we will go to the other." Route diversity is, therefore, becoming important.

Let me shift quickly to the subject of the Suez Canal versus the Panama Canal. We have talked about the eastward movement from Asia through the Suez Canal. That is a viable route. The Suez Canal is considering widening to allow two cohorts of ships running back and forth. Right now, it is limited to one-way flow of traffic. This will allow the handling of more efficient ships. The Panama is looking to expand, as just discussed, and, hopefully, it will provide better service, but it will still not address the problem of very large container ships. We will still see them coming through hub ports in various parts of the world.

The larger ships that we anticipate coming onto the marketplace are what we call the Malacca-max, referring to the Strait of Malacca between Malaysia and Indonesia, the major sea route westward from Singapore up through the straits. Studies carried out at Delft University argued that the largest ship that would go through that would be an 18,000 TEU vessel. We anticipate the largest size we will get to will be 18,000 TEU. We are at 11,000 TEU now; we are moving in that direction.

My third topic is the hub container ports and some of the characteristics we look for in designating hub container ports. The first is location — it is like real estate: location, location, location. I do work with the port of Saint John. It is a container port, but does not handle much traffic because it is not near the main sea routes. It would be a 12- to 15-hour diversion for ships to come in to Saint John and then go back out, whereas it is only a two- to three-hour diversion into Halifax. Thus, Halifax gets the trade from the North Atlantic route, Saint John does not. Diversion is a big deal. It is important to be on the main sea routes, the great circle routes that lead to Europe or Asia.

Prince Rupert is in an advantageous position because it is closer to Asia than Vancouver. One reason that Prince Rupert is developing a container terminal is because of its location. A port must be near a major shipping route, or must be the terminus of what we call a pendulum loop, in the sense that it starts from Asia

L'idée d'un superport-pivot suscite des préoccupations : les expéditeurs tiennent beaucoup au principe de la diversité d'acheminement. Ils ne veulent pas être prisonniers d'un seul port. Ils ont vu quels problèmes la grève des camionneurs a occasionnés à Vancouver. Ils ont été témoins des effets des menaces de grève dans les ports américains. Ils ne veulent pas garder tous leurs œufs dans le même panier. Les grands expéditeurs, comme Wal-Mart, Canadian Tire et d'autres, disent : « Nous ne voulons pas tout expédier par le même port. Nous voulons avoir des centres de distribution dans deux ou trois ports d'Amérique du Nord. Ainsi, s'il y a un problème dans l'un d'eux, nous pouvons passer par un autre. » L'idée de la diversité d'acheminement prend donc de l'importance.

Maintenant, je voudrais aborder rapidement la question du canal de Suez par opposition au canal de Panama. Nous avons parlé des biens partant de l'Asie vers l'est par le canal de Suez. C'est une route viable. Les autorités égyptiennes envisagent d'élargir le canal pour permettre le passage simultané de deux convois de navires, dans les deux sens. En ce moment, le passage ne peut se faire que dans un seul sens à la fois. Cela permettra le passage de navires plus efficaces. Comme je viens de le dire, Panama envisage aussi d'agrandir son canal, qui devrait pouvoir ainsi assurer un meilleur service, mais il ne pourra pas accueillir les très grands porte-conteneurs, qui devront encore utiliser les grands ports-pivot aménagés dans différentes parties du monde.

Les grands navires futurs devront tenir compte de ce qu'on appelle la limite de Malacca. Le détroit de Malacca entre la Malaisie et l'Indonésie constitue la principale voie maritime vers l'ouest à partir de Singapour. Les études réalisées à l'Université de Delft ont abouti à la conclusion que le plus grand porte-conteneurs pouvant emprunter le détroit aurait une capacité de 18 000 EVP. Nous nous attendons donc à ce que ce chiffre représente la capacité maximale des navires qui seront construits. Nous en sommes actuellement à 11 000 EVP, mais nous avançons dans cette direction.

Mon troisième sujet est celui des ports-pivot à conteneurs et des caractéristiques à rechercher pour les choisir. Le premier critère est l'emplacement. C'est un peu comme dans le domaine de l'immobilier : l'emplacement est le critère le plus important. Je travaille pour le port de Saint John, qui est un port à conteneurs, mais qui n'a pas un grand trafic parce qu'il est à l'écart des grandes routes maritimes. Pour utiliser Saint John, les porte-conteneurs doivent faire un détour de 12 à 15 heures dans chaque direction, alors que le détour par Halifax n'est que de deux à trois heures. C'est donc Halifax qui reçoit le trafic de la route de l'Atlantique Nord. Les détours coûtent cher. Il importe donc d'être proche des grandes routes maritimes, c'est-à-dire des routes orthodromiques menant vers l'Europe ou l'Asie.

Prince Rupert a une situation géographique avantageuse parce qu'il est plus proche de l'Asie que Vancouver. C'est la raison pour laquelle Prince Rupert est en train de créer un terminal à conteneurs. Un port doit être proche d'une grande route maritime ou constituer le terminus de ce que nous appelons une boucle

and goes to the last port. Diversion is not an issue because the ships are not going further. Terminus ports can be off the main shipping routes.

Security, route diversity and port diversity are becoming major challenges. These concepts are changing from earlier days.

Larger ships cannot spend too much time in port. They are expensive items; they only make money when they are at sea. They need to be turned around fast. We need to talk about how to deal with large ships. In some of the evidence you received earlier, you heard that Canadian ports do not work 24/7. They do in Asia, but not here. We have issues about traffic on our streets. We have labour issues in our ports. These all affect the efficiency of our port system.

With respect to hub ports, we must consider a number of factors: water depth, which requires 15 metres or more to serve the large ships — the *Emma Maersk,* I believe, was 14.5 metres; the length of the berth, to adequately handle these large ships — the *Emma Maersk* is longer than the *Queen Mary II*; the number of quayside gantry cranes to load and discharge the ships; and the outreach — that is, how far out over the ship we go.

Today, people are buying super post-Panamax cranes — we have two coming into Halifax and there are several of them going into Vancouver — designed to handle containers that are 22 abreast on the ships. The standard vessels used to hold 13 containers, and we thought were big, but we are now moving to 22 plus. Some of these outreaches are very long. We must also consider air height. To serve the ships quickly, two or three or four of these cranes, depending on the length of the ship, are needed, so purchasing these super post-Panamax cranes becomes an expensive commodity.

Obviously, there is a productivity issue — that is, how quickly we can move the containers off and on to the ship. The number of movements per hour on a quayside gantry crane is an issue. There are technological ways aimed at improving productivity.

If large container ships — 10,000 TEU vessels, for example — are brought into a port, they will discharge most of those containers, and they have to be stacked somewhere as they will not be dissipated inland as quickly as offloaded from the ship. They may stay in the container yard for three to five days. A large amount of storage capacity is required for the outbound and the inbound containers. Finally, we must have a good transshipment facility and inland, road and rail connections as well as short-sea shipping to move the containers to other destinations along the coast. That is an issue in both Canada and the United States. I will address that later.

When we talk about hub ports, we must consider stacking density, how high we are stacking, and what kind of density. I mentioned that in Vancouver they have converted their

pendulaire, c'est-à-dire un itinéraire partant d'Asie pour aboutir au dernier port. Dans ce cas, le détour n'est pas important parce que le navire ne va pas plus loin. Les ports terminus peuvent être à l'écart des grandes routes maritimes.

La sécurité, la diversité d'acheminement et la diversité des ports sont en train de se transformer en grands défis. Ces concepts ont beaucoup évolué avec le temps.

Les grands navires ne peuvent pas rester trop longtemps dans un port. Les bâtiments sont coûteux et ne font de l'argent que lorsqu'ils naviguent en mer. Ils doivent être chargés et déchargés très rapidement. Nous devons parler de la façon d'accueillir de grands navires. Certains des témoignages que vous avez reçus vous ont appris par exemple que les ports canadiens ne fonctionnent pas 24 heures sur 24 et sept jours par semaine.

Dans le cas des ports-pivot, nous devons considérer un certain nombre d'éléments : la profondeur d'eau, qui doit être de 15 mètres ou plus pour accueillir les grands navires — je crois que l'*Emma Maersk* a un tirant d'eau de 14,5 mètres —; la longueur du quai — l'*Emma Maersk* est plus long que le *Queen Mary II* — ainsi que le nombre des portiques portuaires de chargement et de déchargement et leur portée, c'est-à-dire la hauteur à laquelle ils peuvent aller au-dessus du navire.

Aujourd'hui, les ports achètent des portiques super post-Panamax — Halifax en attend deux et Vancouver en a commandé plusieurs — conçus pour manutentionner des conteneurs empilés en rangs de 22 à bord des navires. Dans le temps, les bâtiments ordinaires pouvaient transporter 13 conteneurs, et nous pensions qu'ils étaient grands. Maintenant, nous nous orientons vers 22 ou plus. Cela nécessite un portique d'une très grande portée. Il faut également tenir compte de la hauteur au-dessus du navire. Pour desservir rapidement ces bâtiments, on a besoin de deux, trois ou quatre de ces portiques, selon leur longueur. Par conséquent, l'achat des portiques super post-Panamax peut coûter très cher.

De toute évidence, c'est une question de productivité : à quelle vitesse peut-on charger et décharger les conteneurs? Le nombre de mouvements par heure d'un portique portuaire est un facteur important. Il y a des moyens technologiques d'augmenter la productivité.

Quand un grand porte-conteneurs, d'une capacité de 10 000 EVP par exemple, arrive au port, il faut décharger la plus grande partie de sa cargaison et empiler les conteneurs quelque part parce qu'il est impossible de les expédier vers l'intérieur au fur et à mesure qu'ils sont déchargés. Les conteneurs restent en effet au port pendant trois à cinq jours. Il faut donc disposer d'une grande capacité d'entreposage pour les conteneurs d'arrivée et de départ. Enfin, il faut avoir une bonne installation de transbordement, des liaisons routières et ferroviaires et des moyens de transport maritime à courte distance pour livrer les conteneurs à d'autres destinations le long de la côte. C'est un problème à résoudre tant au Canada qu'aux États-Unis. J'y reviendrai tout à l'heure.

Lorsqu'on parle de port-pivot, il faut considérer la densité d'entreposage, la hauteur à laquelle il est possible d'empiler les conteneurs et le genre de densité. J'ai mentionné que Vancouver

container handling equipment in their container yard from straddle carriers to rubber tire gantry to increase the stacking height in the yard in order to hold more containers. That comes with a price. There is an efficiency problem, particularly for import containers. Inevitably, when a trucker arrives to pick up a container it will not be at the top of the stack, but at the bottom. The higher those containers are stacked, the more they must be repositioned to allow access to that container. Putting in new equipment allows density to increase, but productivity decreases unless strategic decisions are made on stacking heights on import boxes.

avait converti son matériel de manutention des conteneurs, passant des chariots cavaliers aux portiques automoteurs montés sur pneus pour être en mesure d'empiler les conteneurs à une plus grande hauteur dans l'aire d'entreposage. Cela est très coûteux. Il y a un problème de rendement, surtout en ce qui concerne les conteneurs d'importation. Lorsqu'un camionneur arrive pour ramasser un conteneur, celui-ci se trouvera inévitablement au bas de la pile plutôt qu'au sommet. Par conséquent, plus la pile est haute, plus il y aura de conteneurs à déplacer pour accéder à celui qu'on cherche. L'achat de nouveau matériel permet d'augmenter la densité d'entreposage, mais la productivité baissera à moins que des décisions stratégiques ne soient prises au sujet de la hauteur d'empilage des conteneurs d'importation.

We have talked about crane productivity. In the past, we talked about 30 movements per hour; we are now looking at moving 50 containers per hour. There are ways of achieving that.

Nous avons parlé de la productivité des portiques. Dans le passé, on parlait d'une trentaine de mouvements à l'heure. Aujourd'hui, nous visons 50 mouvements à l'heure. Il y a des moyens d'y parvenir.

Container dwell times have been a big issue in West Coast ports, in particular, how long the container is allowed to stay in the port without incurring charges for storage. The intention is moving from six days down to three with incentives for people to pick up their containers and get them out of there.

La durée d'entreposage des conteneurs est un sujet assez controversé dans les ports de la côte ouest. Il s'agit en particulier de déterminer pendant combien de temps un conteneur peut rester au port sans être assujetti à des frais d'entreposage. Il est question de passer de six à trois jours et de prévoir des encouragements pour amener les destinataires à venir chercher leurs conteneurs le plus tôt possible.

In regard to the turn around time for trucks, getting them in and out, we used to talk about 60 minutes. I heard recently that Vancouver is looking at a 20-minute turn around time, which is phenomenal.

Pour ce qui est de la rotation des camions, c'est-à-dire le temps qu'il faut pour qu'ils entrent au port et en sortent, nous avions l'habitude de considérer qu'un délai de 60 minutes était raisonnable. J'ai entendu dire récemment que Vancouver envisage de passer à une rotation de 20 minutes, ce qui est phénoménal.

Canadian ports provide rail access on dock, so we can move our containers from the container yard onto double-stacked container trains and get them out of port quickly. Those are some of the characteristics we should look at.

Les ports canadiens offrent l'accès ferroviaire à quai, ce qui permet de charger les conteneurs sur deux niveaux à bord des convois et de les sortir rapidement du port. Voilà donc quelques-unes des caractéristiques que nous recherchons.

I will shift now to the Atlantic Canada port locations. The West Coast is congested; shipping lines are now looking to alternative routings to avoid some of the congestion occurring on the U.S. West Coast. Singapore used to be the divide between travelling westward through the Suez Canal to North America or eastward to the West Coast of the United States. Ships coming from Thailand would go through the Suez Canal. Ships coming from China would go west. That divide seems to have been moving up the China coast. Presently, it is at the Pearl River in Hong Kong. Some of the commodities from Hong Kong are coming westward through the Suez Canal; some are going across the Pacific. There is talk of moving that divide farther up China's coast. This congestion on the U.S. and Canadian West Coast is forcing people to take a longer haul; but it has the probability of a quicker discharge at East Coast ports instead of West Coast ports. Thus, the trade itself is shifting to adjust to congestion on the West Coast.

Je vais maintenant passer aux ports du Canada atlantique. Ceux de la côte ouest sont déjà encombrés. Les compagnies de transport maritime sont maintenant à la recherche d'autres routes pour éviter les encombrements de la côte ouest des États-Unis. Il y a un certain temps, Singapour était la limite entre le transport vers l'ouest par le canal de Suez à destination de l'Amérique du Nord et le transport vers l'est à destination de la côte ouest des États-Unis. Les navires en partance de la Thaïlande empruntaient le canal de Suez. Au départ de la Chine, ils allaient vers l'ouest. La limite semble maintenant se déplacer le long de la côte chinoise. Elle se trouve actuellement à Pearl River, à Hong Kong. Certains biens en partance de Hong Kong empruntent la voie de l'ouest par le canal de Suez, tandis que d'autres passent par le Pacifique. Il est même question de déplacer encore la limite plus loin le long de la côte chinoise. L'encombrement des ports de la côte ouest des États-Unis et du Canada oblige les expéditeurs à prendre une route plus longue dans l'espoir de décharger plus rapidement dans les ports de la côte est. Par conséquent, le commerce lui-même évolue pour s'adapter à l'encombrement de la côte ouest.

In regard to the East Coast, there is competition from New York-New Jersey that affects Halifax and, to a degree, Montreal. New York-New Jersey is a port that is handling 4.8 million TEU a year; it grew by 7 per cent between 2004 and 2005. Halifax is receiving containers that have been shipped to the American Midwest that would have gone to New York, but there has been offloading in Halifax because of draft and water depth restrictions in New York. New York-New Jersey spent a decade going through environmental approvals to be able to dredge its harbour. It has finally received it and it is spending $750 million on dredging the harbour deep enough to handle today's and tomorrow's generation of large container ships.

That is an impact for Halifax. Halifax can handle up to 17-metres; New York is dredging to 15-metres. New York will be in a position to handle that. New York has other problems: Urban congestion, inability to expand in the urban area, intermodal services and various other things. However, New York is a competitor for Halifax.

Halifax itself, as you know from some of the evidence you have received, is currently operating under capacity. The two terminals in Halifax are both operating with far less containers than they could handle. We need to find a way to encourage container traffic through Halifax. I will speak to that later.

Presently, Halifax, in a list from the American Association of Port Authorities on port ranking by TEU, is ranked 21 out of 50 container ports in North America. Los Angeles is ranked number 1; Long Beach, number 2; New York, number 3; Vancouver, number 10; Montreal, number 13; and Fraser River is ranked at number 23. Vancouver and Fraser River together, in 2005, would have handled just over 2 million TEU. Therefore, if they were combined, they would be ranked number 6 in North America, between Seattle and Tacoma.

Halifax is a top-up port that aims to pick up cargoes from large ships that are travelling on the North Atlantic route, diverting into Halifax to reduce their load so they can get into New York because of the dredging issue. When the dredging is completed, Halifax may face problems unless we can do something to make it a hub port.

There are a number of alternative places for hub ports on the East Coast. Sept Iles, which sits on the St. Lawrence River, could be a terminus hub container port. It has very deep water and is experienced in handling large ships. It could serve as a feeder station for vessels travelling down the St. Lawrence to the Great Lakes and vessels travelling down the East Coast of Canada and the United States, if we can deal with the short-sea shipping issues.

Sur la côte est, Halifax et, dans une certaine mesure, Montréal sont touchés par la concurrence de New York-New Jersey, qui a un trafic annuel de 4,8 millions d'EVP. Ce trafic a augmenté de 7 p. 100 entre 2004 et 2005. Halifax reçoit des conteneurs à destination du Midwest américain, qui auraient dû aller à New York, mais qui sont déchargés à Halifax à cause des limites de profondeur d'eau de New York. Il a fallu que New York-New Jersey attende 10 ans les approbations environnementales nécessaires avant de procéder au dragage nécessaire pour approfondir les mouillages. Les approbations ayant finalement été données, le port consacre actuellement 750 millions de dollars à des travaux de dragage qui lui permettront d'accueillir la prochaine génération de porte-conteneurs.

Cela aura des répercussions sur Halifax, qui peut recevoir des navires allant jusqu'à 17 mètres de tirant d'eau. New York fait du dragage pour atteindre 15 mètres et pourra donc accueillir les plus grands porte-conteneurs d'aujourd'hui. Mais New York a d'autres problèmes : congestion urbaine, impossibilité de s'étendre dans la zone urbaine voisine, transport intermodal, etc. Toutefois, New York est un concurrent de taille pour Halifax.

Comme les témoins qui ont comparu vous l'ont dit, Halifax ne fonctionne pas actuellement à pleine capacité. Ses deux terminaux manutentionnent beaucoup moins de conteneurs qu'ils ne pourraient le faire. Nous devons trouver des moyens d'augmenter le trafic de conteneurs passant par Halifax. Je reviendrai à cette question plus tard.

À l'heure actuelle, Halifax se classe 21^{e} parmi les 50 ports à conteneurs d'Amérique du Nord, d'après une liste établie par l'Association américaine des autorités portuaires en fonction du trafic en EVP. Dans cette liste, Los Angeles occupe la première place, Long Beach la deuxième, New York la troisième, Vancouver la 10^{e}, Montréal la 13^{e} et Fraser River la 23^{e}. En 2005, Vancouver et Fraser River aurait eu ensemble un trafic dépassant légèrement les 2 millions d'EVP et se seraient ainsi classés en sixième position en Amérique du Nord, entre Seattle et Tacoma.

Halifax est un port de trop-plein, en ce sens qu'il cherche à recevoir des cargaisons de grands navires passant par la route de l'Atlantique Nord, qui feraient un détour par Halifax pour réduire leur charge et, partant, leur tirant d'eau avant d'aller à New York. Une fois que les travaux de dragage auront été terminés à New York, Halifax risque d'avoir une forte baisse du trafic à moins que nous ne prenions des mesures pour en faire un port-pivot.

Nous pourrions établir des ports-pivot à d'autres endroits de la côte est. Sept-Îles, sur le Saint-Laurent, pourrait constituer un port-pivot terminus à conteneurs. Le port est en eau très profonde et a l'expérience des grands navires. Il peut servir de point de ravitaillement pour les navires qui remontent le Saint-Laurent à destination des Grands Lacs ou qui voyagent le long de la côte est du Canada et des États-Unis, si nous pouvons régler le problème du transport maritime à courte distance.

The port of Canso is another possibility. It has deep water, large turning basins, lots of land for industrial and port development. It is connected by rail, although the rail needs to be upgraded to the railhead at Truro. It has all the makings of a greenfield site for container terminals.

Halifax has two container terminals currently under capacity should fill up to capacity before considering a new terminal; however, Halifax has looked at building new terminal facilities. You may have heard that Maersk Sealand, about four or five years ago, was asking Halifax to bid on a new container terminal in competition with New York-New Jersey and Baltimore.

The Port of Halifax was looking at a new 750,000 TEU terminal in the Bedford Basin, expanding the existing Fairview Cove terminal along the Bedford Basin. There are some environmental problems with that. The port is in front of expensive residential areas, and I am not sure people understood the environmental consequences of building a container terminal.

Another alternative is the former military base at Shearwater, which could be used as a container terminal — it has deep water. However, there is a difference in elevation between the airfield and the wharf, and that would lead to operational difficulties.

The Port of Saint John also is a very viable contender for a major container terminal on the East Coast. It has very deep water, moving out to sea from the existing ports, toward Partridge Island. The Port of Saint John's long-term master plan is to move that way and have deeper water. The Port of Saint John is connected to Maine and into the New England states by New Brunswick Southern Railway and is also connected to the Canadian National Railway.

There are other contenders along the U.S. East Coast: Quonset Point in Rhode Island; New York-New Jersey itself; possibly Norfolk, Virginia; Savannah, Georgia; and Freeport in the Bahamas has developed a deep-water off-shore port handling over 1 million TEU, transshipping it back into the United States.

I will conclude with my comments on federal port policies. There are issues that bear consideration by your committee: There are financial restrictions, namely, limits on capital borrowing, on Canadian Port Authorities introduced in the Canada Marine Act; they are also ineligible for direct financial support for any activities they wish to undertake.

These issues have been fleshed out and have been addressed clearly in the Canada Marine Act review of two years ago. That review is in the hands of government, and we at the ports have been waiting for some action to occur with respect to that. Those recommendations deal with many of the issues we are talking about. They were very favourably disposed to having the ports play a more direct role in development in their facilities.

Le port de Canso est une autre possibilité. Il est en eau profonde, a de grands bassins d'évitage et dispose aux alentours d'un grand espace pour le développement industriel et portuaire futur. Il a aussi une liaison ferroviaire, mais les voies doivent être rénovées jusqu'au terminal de Truro. Canso a donc tout ce qu'il faut pour créer de nouveaux terminaux à conteneurs.

Halifax, qui a deux terminaux actuellement sous-utilisés, devrait commencer par atteindre sa pleine capacité avant d'envisager la construction d'un nouveau terminal. Le port a néanmoins songé à construire de nouvelles installations. Vous savez peut-être qu'il y a quatre ou cinq ans, Maersk Sealand avait demandé à Halifax de soumissionner pour un nouveau terminal à conteneurs devant concurrencer New York-New Jersey et Baltimore.

Halifax a également envisagé un nouveau terminal de 750 000 EVP qui prolongerait le terminal actuel de Fairview Cove dans le bassin Bedford. Ce projet pourrait occasionner des problèmes environnementaux. Le port se trouve en face de zones résidentielles assez huppées. Je ne suis pas sûr que les gens aient compris quels effets environnementaux aurait la construction d'un terminal à conteneurs.

L'ancienne base militaire de Shearwater est une autre possibilité. L'eau y est très profonde, mais il y a une différence de niveau entre le terrain d'aviation et le quai, qui pourrait occasionner des difficultés opérationnelles.

Le port de Saint John est également un excellent candidat de la côte est pour un grand terminal à conteneurs. Il a un chenal très profond menant à la haute mer entre les ports actuels et l'île Partridge. Le plan d'ensemble à long terme de Saint John prévoit un déplacement dans cette direction pour bénéficier de l'eau profonde. Le port est relié au Maine et aux États de la nouvelle Angleterre par le chemin de fer du Sud du Nouveau-Brunswick ainsi qu'aux voies du CN.

Il y a d'autres concurrents le long de la côte est des États-Unis : Quonset Point, à Rhode Island, New York-New Jersey même et peut-être Norfolk, en Virginie, et Savannah, en Géorgie. Il y a également lieu de mentionner Freeport, aux Bahamas, qui a construit un port offshore en eau profonde pouvant recevoir un million d'EVP à transborder à destination des États-Unis.

Pour terminer, je passe à la politique portuaire fédérale. Il y a dans ce domaine des questions qui méritent d'être examinées par votre comité. La première réside dans les restrictions financières, ou plus précisément dans les limites sur les emprunts de capital imposées aux autorités portuaires canadiennes par la Loi maritime du Canada. De plus, les autorités portuaires ne sont pas admissibles à un soutien financier direct de n'importe quelle activité qu'elles souhaiteraient entreprendre.

Ces questions ont été bien exposées et ont fait l'objet de recommandations claires lors de l'examen de la Loi maritime du Canada réalisé il y a deux ans. Depuis que les résultats de l'examen ont été transmis au gouvernement, les ports attendent des mesures concrètes. Les recommandations portent sur beaucoup des questions que j'ai abordées et proposent des mesures qui permettraient aux ports de jouer un rôle plus direct dans le développement de leurs installations.

Presently, the problem with ports is that with limits on their borrowing authorities, they cannot be major players in the activity. In Prince Rupert, my understanding is that CN is spending over $100 million on track improvements, the provincial and federal governments are each contributing $30 million, the private investor and the terminals in New York are putting $60 million, and the port itself is putting in $25 million. The port is a small player in its own activity and future. We must deal with the issue of the ability of the ports to borrow money. This is an important aspect for the federal government to recognize and tout the opportunity that Canadian ports have to serve the North American market, not just the Canadian market. We could provide support to the Americans by dealing with some of their security issues.

You may recall, several months ago, a couple of congressmen or senators were proposing a bill to restrict containers. They had a bill going forward saying there would be no container allowed into the United States unless it had been screened, X-rayed and radiation-detected prior to arrival. If that bill had been successful, it would have opened an opportunity for Canadian ports to screen all containers going into the United States. We can still provide security.

Building or developing new container terminal facilities in greenfield sites in small urban or remote areas is sort of a dangerous territory from a security perspective. Americans are concerned about a dirty bomb coming into New York or Los Angeles. I am not saying we want a dirty bomb coming into a small port in Canada, but the collateral damage would be far less than at a major, urban American port. There may be an opportunity for Canadians to consider those kinds of issues. We need to take this up with the Americans.

The other issue is the short-sea shipping issue. I will not talk about it very much; it is a North American free trade issue. There was a conference in April and another one in June, I believe, that led to a declaration of the three parties to say they will set up a framework for discussion about developing short-sea shipping. It is a great first step. It is the first time Americans have allowed us to put the issue on the table.

Short-sea shipping is the coastal trade, and it would allow major hub ports to be located in Canada and goods shipped to American ports and Canadian ports without dealing with cabotage issues. We need to continue to move on that front.

We must demonstrate to Americans that there are efficiencies of using Canadian ports to provide container throughput. This may be a very economic solution because American ports, to allow them to build major container terminals, must do a lot of dredging. In the American system, dredging is almost impossible,

Avec les restrictions actuellement imposées sur leur pouvoir d'emprunter du capital, les autorités portuaires ne peuvent rien entreprendre d'important. Je crois savoir qu'à Prince Rupert, le CN consacre plus de 100 millions de dollars à l'amélioration de ses voies, que le gouvernement provincial et le gouvernement fédéral font chacun une contribution de 30 millions de dollars et que des investisseurs privés et les terminaux de New York avancent 60 millions de dollars. Le port lui-même n'investit que 25 millions de dollars. Il ne joue donc qu'un petit rôle dans ses propres activités et son propre avenir. Nous devons nous attaquer au problème du pouvoir d'emprunt des autorités portuaires. C'est un aspect important que le gouvernement fédéral doit reconnaître pour profiter de la possibilité pour les ports canadiens de desservir le marché nord-américain, en plus du marché canadien. Nous pouvons aider les Américains en les débarrassant de certains de leurs problèmes de sécurité.

Vous vous souviendrez qu'il y a quelques mois, des sénateurs ou d'autres membres du Congrès américain avaient proposé un projet de loi imposant des restrictions sur les conteneurs. Le projet de loi aurait interdit l'entrée aux États-Unis de tout conteneur qui n'aurait pas été inspecté et passé aux rayons X et au détecteur de radiations. Si le projet de loi avait été adopté, les ports canadiens auraient eu l'occasion d'inspecter tous les conteneurs à destination des États-Unis. Nous pouvons encore leur assurer de la sécurité.

La construction ou l'aménagement d'un nouveau terminal à conteneurs dans de nouveaux sites près de petites agglomérations urbaines ou dans des régions isolées présente un certain danger. Les Américains craignent qu'une bombe sale n'arrive à New York ou à Los Angeles dans un conteneur. Je ne dis pas que nous voulons faire entrer une bombe sale dans un petit port du Canada, mais les dommages seraient beaucoup moins importants que dans un grand port urbain des États-Unis. Il y a peut-être une occasion à saisir pour les Canadiens. Nous devrions en discuter avec les Américains.

L'autre question à considérer est celle du transport maritime à courte distance. Je n'en parlerai pas très longuement car elle fait l'objet de discussions dans le cadre de l'ALENA. Deux conférences ont eu lieu en avril et en juin, je crois, et ont abouti à une déclaration des trois parties disant qu'elles établiraient un cadre de discussion pour parler du développement du transport maritime à courte distance. C'est un premier pas important parce que c'est la première fois que les Américains nous ont permis de mettre la question sur la table.

Le transport maritime à courte distance s'inscrit dans le commerce côtier. Il permettrait la création au Canada de grands ports-pivot à partir desquels les marchandises seraient réexpédiées vers les ports américains et canadiens sans que soient soulevées les questions de cabotage. Nous devons continuer à progresser sur ce front.

Nous devons prouver aux Américains qu'il peut être rentable pour eux de recourir aux ports canadiens pour augmenter le trafic de conteneurs. Ce serait une solution très économique parce que les ports américains seraient obligés d'entreprendre de grands travaux de dragage pour construire d'importants terminaux à

given the environmental restrictions Americans have. We do not need to dredge at many of our ports, allowing us to have the deep water facilities that we need to handle the larger ships.

There is a need for the Canadian government to continue to consider enhancing the Gateway concept in Atlantic Canada. We need to improve rail connections from the Maritimes into the U.S. East Coast, into the New England states. We have CN, which moves down as far as Saint John, we have NB Southern from Saint John into Brownville Junction, Maine, connecting up to the Bangor and Aroostook, which goes down to Boston and eventually into New York. We must have improvements on those private rail lines. We need to improve our border crossings and highways and, finally, deal with the short-sea shipping issue.

Another issue for the federal government to consider is the continued and improved support to public-private partnerships. These large hub container terminals will not be built without a private partner. There are several international firms, mostly tied to existing ports or shipping lines around the world, that are developing major container terminals, but they are looking for government involvement in the process.

Therefore, one finds major companies, such as Hutchison Whampoa of Hong Kong, operating container terminals around the world. The Port of Singapore Authority set up a private company, the PSA, which operates containers around the word. NYK, a major Japanese shipping line, I believe they operate Ceres Terminal in Halifax today.

There are many big investors who would like to invest in the system, but we must find a way of marrying what we have in Canada with those investors and all the partners to make them aware of it. This is exactly what happened in Prince Rupert; it is a marriage of private and public partners in a great opportunity.

Finally, I believe it is important to continue the steps toward port rationalization. There are ongoing discussions between the boards of directors of the Vancouver Port Authority, the Fraser River Port Authority and the North Fraser to come up with one consolidated port for Vancouver to avoid competition, to rationalize the services and effectively increase the ability to handle more trade through the Port of Vancouver. I applaud that. Many of us in the ports industry have talked about this in the past, much to the chagrin of port managers that we deal with. Now, I believe the minister has stepped in to say this is a good idea, this should be considered, and things are happening.

That is all I want to say at the moment. I would rather answer your questions at this stage and we can go from there.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Ircha.

conteneurs. Or le dragage est pratiquement impossible aux États-Unis, compte tenu des restrictions environnementales imposées. Au Canada, beaucoup de nos ports n'ont besoin d'aucun dragage, ce qui nous permet d'avoir les installations en eau profonde dont nous avons besoin pour accueillir les grands navires.

Le gouvernement du Canada devrait continuer d'envisager le concept de porte d'entrée dans le Canada atlantique. Nous avons besoin pour cela d'améliorer les liaisons ferroviaires reliant les Maritimes à la côte est des États-Unis et aux États de la Nouvelle-Angleterre. Les lignes du CN vont jusqu'à Saint John. Nous avons également les lignes des chemins de fer du sud du Nouveau-Brunswick qui relient Saint John et Brownville Junction, dans le Maine, et rejoignent les lignes de Bangor et Aroostook, lesquelles s'étendent jusqu'à Boston et même New York. Nous devons améliorer ces voies ferrées privées. Nous devons également améliorer nos postes frontaliers et nos routes et nous attaquer enfin à la question du transport maritime à courte distance.

Il faudrait en outre que le gouvernement fédéral maintienne et renforce son soutien des partenariats publics-privés. Il serait impossible de construire ces terminaux-pivot à conteneurs sans la participation du secteur privé. Plusieurs entreprises internationales, ayant pour la plupart des liens avec des ports existants ou des lignes maritimes, construisent de grands terminaux à conteneurs, mais elles tiennent à une participation gouvernementale à leurs projets.

Donc, de grandes compagnies, telles que Hutchison Whampoa de Hong Kong, exploitent des terminaux à conteneurs partout dans le monde. L'administration portuaire de Singapour a établi une société privée, la PSA, qui exploite des conteneurs partout dans le monde. La NYK, grande ligne maritime japonaise, exploite actuellement le terminal Ceres de Halifax, je crois.

Beaucoup de grands investisseurs s'intéressent aux terminaux à conteneurs, mais nous devons trouver un moyen de les mettre au courant de ce que le Canada a à offrir. C'est exactement ce qui s'est passé à Prince Rupert, une entente entre partenaires privés et publics pour exploiter une excellente occasion.

Je crois enfin qu'il est important de continuer à prendre des mesures de rationalisation des ports. Des discussions sont actuellement en cours entre les conseils d'administration des autorités portuaires de Vancouver, de Fraser River et de North Fraser en vue de regrouper toutes les installations portuaires de Vancouver afin d'éviter la concurrence, de rationaliser les services et d'accroître la capacité de manutention des marchandises. J'en suis vraiment très heureux. Beaucoup d'entre nous, dans le secteur portuaire, ont discuté de cette possibilité, au désespoir des directeurs de port avec lesquels nous devons traiter. Je crois que le ministre est intervenu pour dire que c'est une bonne idée. Depuis, il y a des choses qui se produisent.

C'est tout ce que j'ai à dire pour le moment. Je préfère à ce stade répondre à vos questions.

La présidente : Merci beaucoup, monsieur Ircha.

In your paper entitled, "Characteristics of Tomorrow's Successful Port," on page 3, you tell us that as a consequence of the continual increase in size of specialized cellular container ships, there is a need for deeper approach channels and a much greater amount of landside storage capacity.

You also mention that one expert, Gustaaf de Monie, suggested in 1996 "that a global fleet of 15,000 TEU vessels would likely need only four major hub ports to serve them," with "one on each of the east and west coasts of North America."

Can a Canadian port — for instance, Vancouver or Halifax — be one of those major hub ports in North America?

Mr.Ircha: I am glad you raised that point because I did not cover it in my material.

Gustaaf is a colleague; I know him well. Circumstances have changed since he wrote that paper. He wrote it as a position paper, a discussion paper to get people thinking. In 1996, talking about a 15,000 TEU vessel was a very radical idea. People could not believe that we would ever have vessels that large.

In his paper, Gustaaf talked about building two super container hub ports, one on the United States West Coast and one on the East Coast, serving Europe and Asia. He also said in his paper that because of the draft restrictions in the American ports, we would have to build an offshore container terminal — much like the Japanese have done in Osaka with the airport — build an offshore facility in deep water and then try to ship into the United States.

He has actually done some of that. He has worked for Freeport, in the Bahamas, and helped them develop the Freeport facility, which is effectively an offshore island port.

I discussed this with Gustaaf in the past — and there are several other colleagues who have written similar papers on how to deal with the massive growth in containerization, these super ships and what will we do with them.

In 2001, I wrote a paper that said there is a Canadian solution to this. In that paper, which is the basis of all this other material that you have received, I identified four possible ports — Prince Rupert and Vancouver on the West Coast, and Canso and Halifax on the East Coast. These are deepwater, large turning basin facilities that are connected with rail, all with attributes needed for hub ports. Therefore, why are we not talking about a Canadian alternative rather than building an offshore island, which is extremely expensive, to transship into the American system? I believe some of that has been picked up in the industry.

The Chairman: Unlike many major ports around the world, not all Canadian ports operate on a 24/7 basis. The lack of around-the-clock operations through gates reduces efficiency and productivity. Would you provide us with more details about the Pier Pass program introduced at the ports of Los Angeles and Long Beach? What can we learn in Canada from such an initiative?

Dans votre document intitulé «Characteristics of Tomorrow's Successful Port,» vous dites à la page 3 qu'à cause de l'augmentation constante de la taille des porte-conteneurs purs, nous avons besoin de chenaux d'entrée plus profonds et d'aires d'entreposage beaucoup plus étendues.

Vous mentionnez également qu'un expert, Gustaaf de Monie, a affirmé en 1996 qu'« une flotte mondiale de porte-conteneurs de 15 000 EVP n'aurait besoin que de quatre grands ports-pivot pour les desservir », dont « un sur la côte est et un autre sur la côte ouest de l'Amérique du Nord ».

Est-ce qu'un port canadien comme Vancouver ou Halifax peut constituer l'un de ces grands ports-pivot de l'Amérique du Nord?

M.Ircha : Je suis heureux que vous posiez cette question parce que je n'ai pas eu le temps de l'aborder dans mon exposé.

Gustaaf est un collègue. Je le connais bien. La situation a évolué depuis qu'il a écrit cet article. Il s'agissait d'un document de travail destiné à amener les gens à réfléchir. En 1996, le simple fait de parler de porte-conteneurs de 15 000 EVP était assez révolutionnaire. Les gens ne croyaient pas à la possibilité de construire des navires de cette taille.

Dans son article, Gustaaf a parlé de construire des superports-pivot, l'un sur la côte est et l'autre sur la côte ouest des États-Unis pour desservir respectivement l'Asie et l'Europe. Il avait ajouté que, par suite des restrictions sur le tirant d'eau imposées dans les ports américains, il fallait construire des terminaux à conteneurs offshore, un peu comme l'aéroport d'Osaka, pour qu'ils soient en eau profonde.

Il a un peu travaillé dans ce sens à Freeport, où il a aidé les autorités bahamiennes à construire un port dans une île artificielle aménagée au large de Freeport.

J'en ai discuté avec Gustaaf dans le passé. Plusieurs autres collègues ont d'ailleurs écrit des articles semblables sur les moyens d'affronter la croissance massive de la conteneurisation et d'accueillir ces superporte-conteneurs.

En 2001, j'ai écrit un article préconisant une solution canadienne. Dans cet article, qui a servi de base à tous les autres documents que vous avez reçus, j'ai arrêté mon choix sur quatre ports possibles : Prince Rupert et Vancouver sur la côte ouest et Canso et Halifax sur la côte est. Ce sont des ports en eau profonde dotés de grands bassins d'évitage et de liaisons ferroviaires, c'est-à-dire de toutes les caractéristiques voulues pour établir des ports-pivot. Par conséquent, pourquoi ne pas vanter la solution canadienne, au lieu d'envisager de construire une île artificielle au large, ce qui serait extrêmement coûteux, pour faire le transbordement à destination des États-Unis? Je crois que l'idée a commencé à faire son chemin dans l'industrie.

La présidente : Contrairement à beaucoup des grands ports du monde, les ports canadiens ne sont pas tous ouverts 24 heures sur 24 et sept jours par semaine. Cela réduit l'efficacité et la productivité. Pouvez-vous nous donner plus de détails au sujet du programme Pier Pass mis en œuvre aux ports de Los Angeles et Long Beach? Le Canada a-t-il des leçons à tirer de cette initiative?

Mr. Ircha: The Pier Pass initiative did not come easily in Los Angeles-Long Beach. There was a lot of resistance; in fact, I believe there was a one-day trucking strike and they were talking about more strikes.

The Pier Pass program is a demand management tool, which enforces a surcharge of U.S. $40 per TEU to move containers through the port during the peak period. However, after the peak period, it is free.

The incentive is for trucking companies to go in the evening or at midnight as opposed to daytime; and the terminal operators will be open to ship and receive containers during those off-peak periods.

The truckers did not like it because they said they are used to working during the day and now they must work at night. They did not see any incentive as they were not being paid extra money for working overtime or working night-time hours. Somehow there was a settlement and it was resolved.

The Pier Pass program now works, and it caused a shift in the traffic through the ports. It is no longer peaking; it is being spread.

The Port of Vancouver is doing something similar: they do not have a Pier Pass program, but they are extending the hours at the gate. They are also using web-based reservation systems. That is part of the reason they are getting a 20-minute turnaround on their trucks — they know when the truck is going to arrive.

In other words, the trucking company reserves an arrival time on the website to pick up containers X, Y, Z and the port can have them ready to be loaded on the truck when it arrives. Previously, the truck would arrive at gate with no prior notice of time or container information and the port would take 20 minutes to locate and move containers. In the meantime, the truck sits there idling, creating air pollution and delaying the turnaround.

Those are the kinds of efficiencies that the ports are taking on to improve productivity and to try to prevent the delays that we saw in 2004.

Senator Tkachuk: We are doing our best to develop some expertise in the Senate on the question of ports, which is one of the main reasons we initiated this study, because so much of what we do in Canada depends on trade. There has not been a debate or discussion about ports for a long time in our chamber that I have been aware of or that I have seen. I am very interested in what you have to say.

Our Canadian ports have lots of disadvantages. For example, Halifax does not have a lot of people, so when a container full of TVs is dumped, it is not like New York, where there is a big audience for the TVs right there. However, we have deep water and we have railroads. I was fascinated to find out that the Americans do not have railroads coming into their ports, but we do. Those are two very significant advantages for North America.

M. Ircha : L'initiative Pier Pass n'a pas été facile à réaliser à Los Angeles-Long Beach. Il y a eu, en fait, beaucoup de résistance. Je crois que les camionneurs ont fait une grève d'une journée et ont menacé d'en faire d'autres.

Le programme Pier Pass est un outil de gestion de la demande qui impose une surtaxe de 40 $ US par EVP pour déplacer les conteneurs dans le port pendant les heures de pointe. En dehors de ces heures, c'est gratuit.

Les entreprises de camionnage ont donc intérêt à se présenter au port le soir ou à minuit au lieu de venir dans la journée. Le terminal reste donc ouvert à la réception et à l'expédition des conteneurs aux heures creuses.

Les camionneurs se sont opposés à ce programme en disant qu'ils ont l'habitude de travailler le jour et que cela les oblige maintenant à travailler la nuit. Ils n'y voyaient aucun intérêt parce qu'ils ne reçoivent aucun supplément pour le travail de nuit ou les heures supplémentaires. Quoi qu'il en soit, le différend s'est réglé.

Le programme Pier Pass fonctionne bien maintenant. Il a entraîné un changement des heures d'utilisation des ports. Il n'y a plus de pointes de trafic, qui est assez également réparti.

Le port de Vancouver a quelque chose de semblable. Il n'a pas établi un programme de surtaxe, mais il a prolongé les heures d'ouverture et a créé un système de réservation en ligne sur Internet. Cela explique en partie la rotation de 20 minutes des camions que le port a réussi à réaliser. Les responsables savent d'avance l'heure à laquelle les camions doivent arriver.

Autrement dit, l'entreprise de camionnage réserve une heure d'arrivée sur Internet pour ramasser les conteneurs X, Y et Z. Ainsi, les autorités du port peuvent préparer les conteneurs pour que le camion puisse les charger aussitôt arrivé. Auparavant, le camion arrivait sans préavis concernant l'heure et les conteneurs à ramasser. Il fallait ensuite une vingtaine de minutes pour trouver les conteneurs et les déplacer. Pendant ce temps, le camion attendait, polluant l'air et retardant d'autres camions.

Voilà le genre de mesures que les ports prennent pour augmenter la productivité et essayer de prévenir les retards que nous avons connus en 2004.

Le sénateur Tkachuk : Nous faisons de notre mieux au Sénat pour acquérir une certaine expertise en matière de ports — c'est l'une des raisons pour lesquelles nous avons entrepris cette étude — parce que tant de ce que nous faisons au Canada dépend du commerce. À ma connaissance, le Sénat n'a pas tenu depuis longtemps de débat ou de discussions sur les ports. Je suis donc très intéressé par ce que vous avez à dire.

Nos ports ont beaucoup d'inconvénients. Par exemple, Halifax n'a pas une très grande population. Par conséquent, lorsqu'un conteneur plein de téléviseurs est livré, ce n'est pas comme à New York où il y a une grande clientèle pour des télés. Toutefois, nous avons des ports en eau profonde et des chemins de fer. J'ai été fasciné d'apprendre que les ports américains ne sont pas desservis par des voies ferrées comme les nôtres. Ce sont là deux grands avantages pour l'Amérique du Nord.

Should ports be given the same independence as airports to operate?

Mr. Ircha: Okay.

Senator Tkachuk: That is one question. I have a few more to follow up but let us start there. They seem to be moving very slowly to take advantage of what, I think, are fairly significant advantages compared with other ports in North America.

Mr. Ircha: First, you have indicated that the Senate has not dealt with ports very much. Actually, very few people in Ottawa deal with ports very much — and for good reason. You indicated trade is very important to Canada, but 80 per cent of our trade is to the U.S. and most of that is by road and rail. Therefore, the real focus in Transport Canada, when we deal with those folks, is road and rail.

The port side is important; it is important to people, like me, who work in the ports industry. However, like some of my colleagues, I understand why you do not pay that much attention — and we are so thankful that you are paying attention.

Senator Tkachuk: In a grain buying area, where I come from, this is really important to us.

Mr. Ircha: To some people, it is very important; but to many it is not. There is a story — we do not know if it is an urban myth or not — that on one of the American talk shows there was a person saying, "I do not want all these containers on my highway; they make all this noise and they are very disruptive. We do not need containers. I do not want containers. I buy all my stuff at Wal-Mart."

Excuse me? People do not understand what this is all about, what the logistics chain is.

You talked about the depth and on-dock rail and you are absolutely right. We do have the advantage of on-dock rail. Some American ports are building on-dock rail, or they are trying to deal with that.

In Los Angeles-Long Beach they spent $2.1 billion building the Alameda Corridor to move containers just from the port to the rail yards about 20 miles away to try to speed up that process. It was very expensive.

On the organizational structure of ports, you made a very interesting comment: Should they be like airports? Before the Canada Marine Act — I was intimately involved in the process back then — Doug Young, the Minister of Transport at the time, appeared in several locations and told the ports people that he intended to bring forward legislation to create ports like the airport authorities. I happen to know about airport authorities

Croyez-vous que les ports devraient jouir de la même indépendance que les aéroports au niveau de l'exploitation?

M. Ircha : Oui.

Le sénateur Tkachuk : C'était une de mes questions. J'en ai quelques autres, mais je vais commencer par celle-ci. On semble avancer très lentement pour tirer parti de ce qui constitue, à mon avis, des avantages assez importants par rapport aux autres ports d'Amérique du Nord.

M. Ircha : Vous avez dit en premier lieu que le Sénat ne s'est pas beaucoup occupé des ports. En fait, bien peu de gens à Ottawa se sont beaucoup occupés des ports, et pour cause. Vous avez mentionné que le commerce est très important pour le Canada, mais 80 p. 100 de notre commerce se fait avec les États-Unis et la plupart des biens échangés sont transportés par la route ou par chemin de fer. Par conséquent, à Transports Canada, les domaines les plus importants lorsque nous avons affaire aux Américains sont les routes et les voies ferrées.

Bien sûr, les ports sont importants. Ils sont importants pour des gens comme moi qui travaillent dans ce secteur. Toutefois, comme certains de mes collègues, je comprends bien pourquoi vous n'y portez pas une grande attention... En fait, nous sommes très reconnaissants que vous y portiez maintenant une certaine attention.

Le sénateur Tkachuk : Dans les régions céréalières dont je suis originaire, cela est très important pour nous.

M. Ircha : Pour certains, c'est très important, mais pour d'autres, ce n'est pas le cas. J'ai une histoire à vous raconter. Je ne sais pas si c'est un mythe urbain ou non, mais cela se passe dans l'un de ces talk-shows américains. L'un des invités disait : « Je ne veux pas de tous ces conteneurs sur nos routes. Ils font beaucoup trop de bruit et dérangent tout le monde. Nous n'avons pas besoin de conteneurs. Je ne veux pas de conteneurs. Moi, j'achète toutes les choses dont j'ai besoin chez Wal-Mart. »

Ce n'est presque pas croyable. Les gens ne comprennent pas tout cela. Ils ne connaissent pas les éléments de la chaîne logistique.

Vous avez parlé de la profondeur d'eau et des voies ferrées qui arrivent jusqu'aux quais. Vous avez parfaitement raison. Nous avons l'avantage d'avoir des chemins de fer qui arrivent jusqu'aux quais. Certains ports américains commencent à en avoir ou cherchent à trouver d'autres solutions.

À Los Angeles-Long Beach, les autorités ont dépensé 2,1 milliards de dollars afin de construire le corridor d'Alameda, qui sert uniquement à transporter les conteneurs du port jusqu'à la cour de triage, à 20 milles de là, pour essayer d'accélérer le processus. C'est vraiment très coûteux.

Au sujet de la structure d'organisation des ports, vous avez fait une observation très intéressante : Devraient-ils être traités comme les aéroports? Avant l'adoption de la Loi maritime du Canada — je m'occupais de très près du processus à cette époque —, le ministre des Transports d'alors, Doug Young, a fait des visites à plusieurs endroits et a dit aux responsables des ports qu'il avait l'intention de déposer un projet de loi pour créer des ports sur le modèle des

because I serve on the board of the Greater Fredericton Airport Authority. I see the difference between what we can do at the airport and what happens at the Port of Saint John, for example. There are far more constraints placed on Canadian port authorities, because they are federal agencies, than we have at the airport authority. It is a little bit different, as you would expect.

The initial intention of the legislation was that we would have ports acting like airport authorities. Something happened between Doug Young's initial presentations on what he saw the legislation being and the final Canada Marine Act about four years later. There was a lot of dialogue, lobbying and discussion. We got a watered down version of what we could have had. The Canada Marine Act review report tries to tighten that up and tries to make the ports more businesslike than they are. Have they gone far enough? That is beyond my ability to comment here.

Senator Tkachuk: It obviously has not. You commented earlier in your discussion about the port's ability to borrow money and its authority. How could you solve that problem unless you gave it more independence to get into partnerships with business people? If governments do that, it will take them forever, and meanwhile some other city in North America will have it all done.

Mr. Ircha: The restraints on the Canada Port Authorities say they cannot borrow on federal lands. You own the land. Therefore, they can only borrow on the revenues they generate from activities on that land. They cannot use the land itself as collateral to borrow money. They are sitting on $100 million or $200 million worth of assets against which they cannot borrow because of Treasury Board rules and federal government rules that may be legitimate, but do constrain their activities. There are borrowing restrictions. There is the cap. Once the Canada Marine Act was put in place and Letters Patent came out, the Letters Patent said the Port of Halifax can only borrow up to $25 million. Even though the Canadian Port Authorities are independent agencies, there is always a fear with the federal government that they have deep pockets, and if the Port of Halifax goes wrong and there is a real deficit in financing, people will find a way through the labyrinth to get into their pockets. The federal government said, "No, we will only allow you to borrow up to a certain limit that we believe you can handle." The Port of Vancouver has a much higher limit because it has much more traffic.

Senator Tkachuk: From what I have read, rail transportation is a heck of a lot cheaper than trucks, yet containers are being unloaded onto trucks as well as rail. What kind of container would be taken onto a truck? In other words, what economic decision would be made to put it on a truck rather than putting it on a rail car, which is much cheaper?

autorités aéroportuaires. Il se trouve que je connais bien ces autorités parce que je fais partie du conseil d'administration de l'autorité aéroportuaire du Grand Fredericton. Je peux donc voir la différence entre ce que nous pouvons faire à l'aéroport et ce qui se passe au port de Saint John, par exemple. Parce que ce sont des agences fédérales, les autorités portuaires canadiennes sont soumises à bien plus de restrictions que les autorités aéroportuaires. Comme on peut s'y attendre, c'est un peu différent.

Au départ, l'intention initiale était d'accorder aux ports les mêmes pouvoirs qu'aux aéroports. Toutefois, quelque chose s'est passé entre le moment où Doug Young a parlé du projet de loi pour la première fois et celui où la Loi maritime du Canada a été adoptée, quatre ans plus tard. Il y a eu beaucoup de consultations, de lobbying et de discussions. Nous avons donc fini par avoir une version diluée de ce qui avait été prévu à l'origine. Le rapport d'examen de la Loi a tenté de remédier à la situation en proposant de donner aux ports des pouvoirs semblables à ceux d'une entreprise privée. Les auteurs du rapport sont-ils allés assez loin? Je ne suis pas en mesure de le dire.

Le sénateur Tkachuk : Il est évident que ce n'est pas le cas. Vous avez parlé, il y a quelques instants, de la capacité d'emprunt des ports. Comment résoudre ce problème sans leur accorder plus d'indépendance pour qu'elles puissent former des partenariats avec des gens d'affaires? Si on attend que les gouvernements interviennent, l'attente risque d'être très longue. Entre-temps, une autre ville d'Amérique du Nord aura fait la même chose.

M. Ircha : Les restrictions imposées aux autorités portuaires canadiennes les empêchent d'emprunter en utilisant des terres fédérales comme garantie. Ces terres appartiennent à l'État. Par conséquent, les autorités ne peuvent emprunter que sur la base des recettes qu'elles tirent des activités qui se déroulent sur ces terres. Elles ne peuvent pas offrir les terres en garantie. Elles disposent donc d'actifs immobiliers valant 100 ou 200 millions de dollars qu'elles n'ont pas le droit d'utiliser pour garantir des emprunts à cause de règles du gouvernement fédéral ou du Conseil du Trésor qui sont probablement justifiées, mais qui limitent sérieusement leurs activités. À part ces restrictions, il y a un plafond. Une fois la Loi maritime du Canada adoptée, les lettres patentes délivrées au port de Halifax précisaient qu'il ne pouvait pas emprunter plus de 25 millions de dollars. Même si les autorités portuaires sont en principe indépendantes, le gouvernement fédéral craint toujours les détournements de fonds. Il croit que si le port avait de graves difficultés financières, des gens malhonnêtes trouveraient des moyens de se remplir les poches. Il a donc dit : « Non, nous ne vous permettrons d'emprunter qu'à concurrence du plafond qu'à notre avis, vous pouvez gérer. » Le port de Vancouver à une limite beaucoup plus élevée parce qu'il a trafic nettement supérieur.

Le sénateur Tkachuk : D'après ce que j'ai lu, le transport ferroviaire est considérablement moins cher que le transport par camion. Pourtant, les conteneurs sont déchargés autant sur des camions que sur des wagons de chemin de fer. Quel genre de conteneurs sont transportés par camion? Autrement dit, sur quels critères économiques se fonde la décision d'expédier un conteneur par camion plutôt que par rail, quand le transport ferroviaire est beaucoup moins cher?

We are trying to follow these containers to see how efficiently we move them from the port out to the marketplace. Where do those containers go? We have heard a lot of talk about inland terminals, which is still a fuzzy concept in my mind. Fuzzy though it is, there is one being built in Edmonton for pulse crops right now. What kind of products would lend themselves to inland terminals?

Mr. Ircha: When we talk about containerization, one reason for putting things into containers is that it reduces the handling of the commodity. If, for example, you are shipping computers from Asia, you want to put those computers into the container properly stuffed at the factory, and not have it opened until it gets to the warehouse where it will be distributed in Canada. The containers should not be de-stuffed anywhere along the route unless it is inspection for customs purposes. The efficiencies and benefits of containerization only occur if you get the container moving from origin to destination without de-stuffing.

We do have some inland clearance depots or inland container depots, as you mentioned, which are basically inland ports.

I talked about full container loads. These are containers full of computers going to one consignee. Many of the containers that come into the country could be less than container loads. There could be two or three different types of commodities all stuffed into one container. That often happens in the port. People will bring in truckloads of merchandise, and it goes into the container freight shed where it is stuffed into a container going to Singapore. It comes out at Singapore and is stripped. In other words, the container is opened, the goods come out in the container freight shed, go into trucks and are delivered locally. Those are local things.

When you talk about an inland port like Edmonton or the Montreal-Toronto ports, you are talking about bringing containers in from overseas into Halifax, putting them on a train, double-stacked one on top of the other for high efficiency, and shipping them to Toronto. They never stop in Halifax. In Toronto, at the inland port, they are unloaded into the container freight shed, de-stuffed and then distributed to people in the Toronto region. They remain on the train if they are going to Winnipeg and then would be de-stuffed in Winnipeg.

We have this odd situation right now in the Atlantic region where we have full containers of commodities being shipped from Halifax onto trains to Toronto-Montreal, being put onto trucks — or even the container being taken off — and then being shipped back to the Atlantic region. Some of my colleagues are looking at a container depot in Halifax itself, not in the port but outside the port, where truckers would move the containers and strip the ones for the Halifax area and the Maritime region rather than shipping them to Toronto and back again. The dynamics of this are quite different than you would think.

You asked why you would put containers on trucks versus rails. Shippers like trucks because of the flexibility and time. Railroads work to a schedule, sometimes, and delays have to built in. A trucking company will deliver a container as fast as they can, and they will get it to the destination, not just to the city where

Nous essayons de suivre ces conteneurs pour déterminer les moyens les plus efficaces de les transporter entre le port et le marché. Où vont ces conteneurs? Nous avons beaucoup entendu parler de terminaux intérieurs. Pour moi, c'est un concept assez vague, ce qui n'empêche pas qu'il y en a un en construction à Edmonton pour les légumineuses. Quels genres de produits se prêtent à l'acheminement vers des terminaux intérieurs?

M. Ircha : L'un des buts de la conteneurisation est de réduire la manipulation des biens transportés. Si vous expédiez des ordinateurs d'Asie, par exemple, vous les mettrez dans un conteneur qui sera empoté à l'usine et ne sera pas rouvert avant d'arriver à l'entrepôt à partir duquel les ordinateurs seront distribués au Canada. Le conteneur ne devrait être dépoté à aucun endroit le long du chemin, à moins que ce ne soit à des fins d'inspection douanière. On ne peut tirer parti des avantages de la conteneurisation que si le conteneur va du point d'origine au point de destination sans être dépoté en chemin.

Nous avons effectivement un certain nombre de plates-formes intérieures de dédouanement qui, comme vous l'avez mentionné, sont essentiellement des ports intérieurs.

Je viens de parler de conteneurs complets, c'est-à-dire de conteneurs remplis d'un produit expédié à un seul destinataire. Beaucoup de conteneurs arrivant au Canada peuvent ne pas être complets. Il est possible de remplir un conteneur de deux ou trois genres de produits. Cela se produit souvent au port. Certains expéditeurs peuvent envoyer au centre d'empotage un ou plusieurs camions chargés d'un produit. Celui-ci est placé dans un conteneur allant par exemple à Singapour. Là, le conteneur est dépoté, c'est-à-dire qu'il est ouvert, que les marchandises sont déchargées dans un centre de conteneurs, puis chargées dans des camions et livrées localement.

Dans le cas d'un port intérieur comme Edmonton, Montréal ou Toronto, les conteneurs étrangers arrivent à Halifax, sont chargés sur des wagons à deux niveaux, puis expédiés à Toronto. Les conteneurs ne s'arrêtent jamais à Halifax. Au port intérieur de Toronto, ils sont déchargés dans le centre de conteneurs, dépotés et distribués aux clients de la région torontoise. S'ils sont destinés à Winnipeg, ils restent à bord du train pour être dépotés à Winnipeg même.

Nous avons actuellement une situation assez bizarre dans la région de l'Atlantique : des conteneurs complets partent de Halifax par rail à destination de Toronto ou de Montréal, où ils sont chargés sur des camions, après avoir été dépotés ou non, pour être réexpédiés vers la région de l'Atlantique. Certains de mes collègues envisagent un centre de conteneurs à Halifax même, à l'extérieur du port, où les camionneurs pourraient apporter les conteneurs pour dépoter ceux qui sont destinés à la région, au lieu de leur faire faire l'aller-retour à Toronto. La dynamique de ce processus est très différente de ce que vous pensez.

Vous voulez savoir pourquoi les conteneurs sont transportés par camion ou par rail. Les expéditeurs préfèrent le camion, qui leur fait gagner de la souplesse et du temps. Les chemins de fer ont des horaires qui entraînent des retards. Une entreprise de camionnage livre le conteneur aussi rapidement que possible,

transport has to be arranged to get it to the destination. Trucking gives a more personalized service, which in this day and age means something.

In the traditional transportation sense, we usually think of 900 to 1,000 kilometres as the divide. If it is less than 900 kilometres, trucking makes sense. If it is more than 900 kilometres of long haul traffic, usually rail makes more sense economically.

Some of the trucks going in and out of Vancouver or Halifax are going to the region, or if it is going by train it is going inland. It is either going to Edmonton or Chicago and then into the U.S. Midwest, so there are lots of different movements.

Have I answered your questions?

Senator Tkachuk: Yes, thank you.

Senator Phalen: Thank you very much for your presentation. My questions are about Atlantic Canada. According to Transport Canada, Halifax is the only Canadian port that is doing short-sea shipping to the United States.

Mr. Ircha: Yes.

Senator Phalen: It seems there are numerous benefits to short-sea shipping, everything from environmental to road congestion to energy efficiency to safety, yet the European experience shows us that the financial incentives are necessary to encourage short-sea shipping.

What regulatory changes do you believe the Canadian government could or should make to encourage short-sea shipping?

Mr. Ircha: This is a difficult question because it is not just the Canadian government; it must also involve the American government.

Let me go back a few steps in time. When the North American Free Trade Agreement, NAFTA, was being negotiated — and I was following it in the literature — everything was going quite well. We were fast-tracking. You will remember that NAFTA had to be approved by November of that year, for the American rules and so on, to fast-track the legislation.

During that summer, Canadian negotiators were talking to American negotiators about opening up cabotage, reducing cabotage for Canadians ships, treating Canadian ships like American ships, so that Canadian ships could go to multiple American ports and American ships could go to Canadian ports, all of which makes sense in a free-trade situation.

By that summer, literature showed that the American marine industry was waking up. I started seeing editorials and articles asking whether these people knew what they were talking about, which was getting rid of or weakening the Jones Act.

This is a very sacred icon in the United States for the marine transportation industry, and they do not respond well to it being touched, although it is happening more now. It has been around

sans compter qu'elle le livre directement au destinataire, ce qui évite d'avoir à organiser du transport entre la gare et l'entrepôt du destinataire. Le camion offre un service plus personnalisé, ce qui présente des avantages de nos jours.

Dans le monde traditionnel du transport, la limite se situe aux alentours de 900 à 1000 kilomètres. Si la distance à parcourir est inférieure à 900 kilomètres, le camion peut être préférable. Si c'est plus de 900 kilomètres, le rail est plus rentable.

Les camions qui desservent le port de Vancouver ou celui de Halifax vont en général livrer dans la région, tandis que le train va beaucoup plus loin, soit à Edmonton ou à Chicago, puis dans le Midwest. Il y a donc de nombreux mouvements différents.

Ai-je répondu à vos questions?

Le sénateur Tkachuk : Oui, je vous remercie.

Le sénateur Phalen : Merci beaucoup de votre exposé. Mes questions porteront sur le Canada atlantique. D'après Transports Canada, Halifax est le seul port canadien qui fasse du transport maritime à courte distance à destination des États-Unis.

M. Ircha : Oui.

Le sénateur Phalen : Le transport maritime à courte distance semble avoir de nombreux avantages : moins de pollution, moins d'encombrement sur les routes, grand rendement énergétique, sécurité, etc. Pourtant, l'expérience européenne nous montre que des stimulants financiers sont nécessaires pour encourager cette forme de transport.

Quels changements réglementaires le gouvernement canadien devrait-il faire, à votre avis, pour encourager le transport maritime à courte distance?

M. Ircha : C'est une question difficile parce que le gouvernement canadien n'est pas le seul en cause. Le gouvernement des États-Unis doit lui aussi être de la partie.

Permettez-moi de remonter un peu dans le temps. Lors de la négociation de l'ALENA, dont je suivais de près le compte rendu, tout semblait aller très bien. Nous étions en procédure accélérée. Vous vous souviendrez que l'ALENA devait être approuvé au plus tard en novembre de cette année pour que les Américains puissent appliquer la procédure accélérée.

Au cours de l'été, les négociateurs du Canada ont parlé à leurs homologues des États-Unis de l'ouverture du cabotage aux navires canadiens et de la possibilité de les traiter comme des navires américains, pour qu'ils puissent se rendre dans plusieurs ports américains, tandis que les navires américains seraient autorisés à aller dans de multiples ports canadiens. Tout cela s'inscrivait bien dans le cadre d'un accord de libre-échange.

La documentation montre cependant que le secteur américain du transport maritime s'est réveillé cet été-là. J'ai commencé à voir des articles et des éditoriaux se demandant si les gens avaient toute leur tête lorsqu'ils parlaient d'éliminer ou d'affaiblir le Jones Act.

Aux États-Unis, cette loi constitue un symbole sacré pour le secteur du transport maritime, qui réagit très mal face à quiconque essaie d'y toucher, bien que cela commence à se faire

since 1916 or 1918. The act was created because the Americans found during World War I, when they were not a belligerent, that they could not get ships to carry their goods. They had to have a protected maritime shipping industry to ensure that in time of war they always had ships to carry their goods, so they established the Jones Act to protect their shipping trade.

The Jones Act is very restrictive. Canada has a similar act in respect of cabotage restrictions. American ships cannot go willy-nilly through Canadian ports, and neither can we through theirs.

We need to talk to Americans in a meaningful way to demonstrate that because of the benefits you listed of short-sea shipping, the need to develop hub container ports and to ship to the ports, we must address this question for Canadian and American ships operating the coastal trade. That requires discussion, which has started.

In April of this year, the Ministers of Transport reached an understanding, at a conference in Vancouver, for Canada, Mexico and the United States to set a general framework for discussion on short-sea shipping. The Americans are becoming aware of the need.

The I-95 highway from the Maritimes to Florida is very congested and they have a hard time expanding it because of environmental problems. There will either be a gridlock or we will find an alternative, and the alternative is short-sea shipping.

Senator Phalen: Is it true that they can only go to one port in the United States now?

Mr. Ircha: We can go to many ports, but we cannot pick up and go to another port — participate in trade. We have the Kent Line from Saint John, for example. There was one company who took paper rolls from Saint John to several ports on the U.S. East Coast. They would go to New York, Norfolk and into Florida to drop off paper rolls. They were dropping off, not picking something up and taking it somewhere else. In fact, they did not do it for very long; they got out of the business. It did not make much economic sense.

Senator Phalen: You mentioned in your documents the potential for locating a 750,000 TEU terminal in Rockingham and you mentioned one of the disadvantages of that, such as congestion. Are there any advantages to it?

Mr. Ircha: Putting it in Rockingham at Bedford Basin, you mean?

Senator Phalen: Yes.

aujourd'hui. La loi avait été adoptée en 1916 ou 1918. Pendant la Première Guerre mondiale, les Américains, qui ne faisaient pas partie des belligérants, se sont aperçus qu'ils ne pouvaient pas trouver des navires pour transporter leurs marchandises. Ils ont donc estimé qu'ils devaient avoir un secteur protégé de transport maritime pour être sûrs de toujours disposer de navires, même en temps de guerre. C'est ainsi qu'a été adopté le Jones Act.

C'est une loi très restrictive. Le Canada en a une semblable concernant le cabotage. Les navires américains ne peuvent pas aller à leur gré dans les ports canadiens, pas plus que nos navires ne peuvent aller dans les ports américains.

Nous devons donc avoir des discussions sérieuses avec les Américains pour leur montrer qu'à cause des avantages que vous venez d'énumérer du transport maritime à courte distance, du besoin de créer des ports-pivot à conteneurs et d'expédier des marchandises aux ports, nous devons assouplir les règles s'appliquant aux navires canadiens et américains faisant du commerce le long de la côte. Il faudra à cette fin des discussions, qui ont déjà commencé.

En avril de cette année, les ministres des Transports se sont entendus, au cours d'une conférence tenue à Vancouver, pour que le Canada, le Mexique et les États-Unis établissent un cadre général de discussion du transport maritime à courte distance. Les Américains commencent à se rendre compte des besoins dans ce domaine.

La route I-96 allant des Maritimes jusqu'en Floride est très encombrée. Les États-Unis ont beaucoup de difficultés à l'agrandir à cause des problèmes environnementaux connexes. Nous pouvons donc soit nous en tenir à une route souvent bloquée par des bouchons de circulation, soit chercher une solution comme le transport maritime à courte distance.

Le sénateur Phalen : Est-il vrai que nous ne pouvons actuellement aller que dans un seul port des États-Unis?

M. Ircha : Nous pouvons aller dans beaucoup de ports, mais nous ne pouvons pas y prendre des marchandises pour aller les livrer ailleurs, c'est-à-dire participer au commerce. Nous avons, par exemple, la Kent Line partant de Saint John. Il y a eu une société qui expédiait des rouleaux de papier de Saint John à destination de plusieurs ports de la côte est des États-Unis, New York, Norfolk et des ports de la Floride. Les navires déchargeaient les rouleaux de papier et ne ramassaient rien d'autre. La société en question ne l'a pas fait très longtemps avant de déposer son bilan. Ce n'était vraiment pas très rentable.

Le sénateur Phalen : Vous avez mentionné dans vos documents la possibilité d'établir un terminal de 750 000 EVP à Rockingham. Vous avez également parlé des inconvénients de cette option, comme l'encombrement. Ce projet a-t-il vraiment des avantages?

M. Ircha : Établir un terminal à Rockingham, dans le bassin de Bedford?

Le sénateur Phalen : Oui.

Mr. Ircha: There were advantages and disadvantages. The advantages were that there was lots of land. The foreshore could be developed and there was an existing container terminal that could be expanded. It was on the CN switching yard, so that there was good rail access and direct movement out of the Halifax region into Central Canada and the U.S. Midwest.

The disadvantages were that the foreshore was not public land. For some reason, it was owned by the Canadian National Railway. They were a partner in it and wanting to discuss the issue.

The other disadvantage is that behind it was Clayton Park and Mount Saint Vincent University and all these other fairly influential communities. I am not sure people really understood what this meant. I know that when I talked to the president of Mount Saint Vincent University, she pointed out to me that the port authorities had talked to her about putting in triple glazing on all of the windows of the university facing the port. That was to mitigate the environmental consequences.

The issue is not just noise. Other issues are the loss of the scenic vistas, light pollution at night coming from the port, noise and air pollution from dust. It goes on and on. We have seen environmental consequences become difficult in place after place around the world when people try to develop container terminals in an urban environment. Container terminals in Australia were shut down because of the growth of urban development around them.

Senator Phalen: That leads me to my next question. You said that Canso is a deepwater port and large enough for a turning basin. How deep is the port? Will it handle these large container ships?

Mr. Ircha: Yes. I believe it is 20 to 30 metres deep. I know that it is deeper than Halifax. It is handling 350,000-tonne oil tankers coming in.

Senator Phalen: You indicated in your documents that Saint John, New Brunswick is not located on the main shipping route. Is Canso located on the main shipping route?

Mr. Ircha: It is located on the same shipping route as Halifax. The shipping route comes from southern Newfoundland, off Cape Race, and then swings down toward New York. This is the Great Circle Route from Europe to New York. It swings down along the south shore of Nova Scotia. A diversion into Canso is equivalent to a diversion into Halifax. There may be a slight variation, but it is roughly the same.

Senator Phalen: Would there be any advantage in the Port of Halifax having an offshoot operation at Canso?

Mr. Ircha: That comes back to the question of port rationalization. We have the first initiative for port rationalization with Vancouver, Fraser and North Fraser. If that works, if we can get those players together and rationalize what is happening there, I believe that will open up opportunities for further rationalization.

M. Ircha : Il y avait des avantages et des inconvénients. Les avantages étaient dus à la disponibilité de beaucoup de terrain aux alentours. La zone d'estran pouvait être aménagée et il y avait un terminal à conteneurs qui pouvait être agrandi. Le terminal se trouvait près de la cour de triage du CN, ce qui lui assurait un bon accès ferroviaire de Halifax jusqu'au Canada central et au Midwest américain.

Parmi les inconvénients, il y avait le fait que la zone d'estran ne faisait pas partie des terres publiques. Pour une raison ou une autre, elle appartenait au CN, qui était partenaire dans l'affaire et souhaitait en discuter.

L'autre inconvénient était la présence, à l'arrière, de Clayton Park, de l'Université Mount Saint Vincent et d'autres lotissements assez huppés. Je ne suis pas sûr que les gens se rendaient compte des conséquences. Je m'en suis aperçu en discutant avec la présidente de l'Université Mount Saint Vincent, qui m'a dit que les autorités portuaires lui avaient offert d'installer un vitrage triple sur toutes les fenêtres de l'université donnant sur le port. Cette mesure était censée atténuer les effets environnementaux.

Mais le problème ne se limite pas au bruit. Il y a aussi la perte d'une vue panoramique, les lumières du port pendant la nuit, le bruit, la pollution atmosphérique due à la poussière et ainsi de suite. Nous avons constaté les conséquences environnementales néfastes à beaucoup d'endroits du monde où on a essayé d'aménager des terminaux à conteneurs dans un milieu urbain. En Australie, des terminaux ont été fermés à cause de la croissance urbaine aux alentours.

Le sénateur Phalen : Cela m'amène à la question suivante. Vous avez dit que Canso est un port en eau profonde assez grand pour un bassin d'évitage. Quelle est la profondeur du port? Peut-il accueillir les très gros porte-conteneurs?

M. Ircha : Oui. Je crois qu'il a une profondeur d'eau de 20 à 30 mètres. Je sais qu'il est plus profond que Halifax. Il reçoit actuellement des pétroliers de 350 000 tonnes.

Le sénateur Phalen : Vous dites dans vos documents que Saint John, au Nouveau-Brunswick, n'est pas situé sur la principale route de navigation. Est-ce que Canso se trouve sur cette route?

M. Ircha : Le port se trouve sur la même route de navigation que Halifax. Elle passe au sud de Terre-Neuve, au large du cap Race, puis vire vers le sud en direction de New York. C'est la route orthodromique entre l'Europe et New York. Elle tourne vers le bas le long de la côte sud de la Nouvelle-Écosse. Un détour sur Canso est équivalent à un détour sur Halifax. Il y a peut-être une petite différence, mais elle est minime.

Le sénateur Phalen : Y aurait-il un avantage à ce que le port de Halifax ait des opérations satellites à Canso?

M. Ircha : Cela nous ramène à la question de la rationalisation des ports. Nous avons une première initiative de rationalisation à Vancouver, Fraser et North Fraser. Si elle réussit, nous pourrons réunir ces intervenants et tenter de rationaliser encore. Je crois que le succès ouvrirait de nouvelles perspectives de rationalisation.

I know people have talked about Halifax-Canso. In New Brunswick, people have talked quietly about Saint John-Belledune. There are these kinds of possibilities.

Senator Mercer: I could see the Fairview Cove terminal in Halifax from where I lived growing up, and my father grew up a stone's throw from there and used to fish and swim off of Fairview Cove, where the terminal is now, so I am fairly familiar with the layout.

We have been told several times that the Halifax terminals, both of them, are working at 40 per cent capacity and that the unused capacity, the remaining 60 per cent, is roughly equal to the maximum capacity of Prince Rupert.

Mr. Ircha: Yes. Those are rough figures.

Senator Mercer: I have difficulty when I hear this talk about expansions of ports when we have two very good port terminals in Halifax that are not reaching their maximum load.

This morning in the news, the leader of the Bloc Québécois suggested that Quebec City might be part of the Atlantic Gateway. He corrected himself afterwards and said he was not excluding Halifax.

With a 60 per cent unused capacity in Halifax and the fact it is on the main shipping route, does an enhanced terminal in Quebec City make any sense?

Mr. Ircha: That is an interesting question. I cannot attest to the 40 per cent capacity. I have heard from various sources it is under capacity. To what extent, I do not know.

You indicated the 60 per cent under capacity would be equivalent to the Prince Rupert terminal. That is correct; it would be equivalent roughly to the first phase, but the Prince Rupert terminal is looking at multiple phases from 500,000 TEU to start, moving up to 1.7 million TEU down the road.

The question about Quebec City is an interesting one. My understanding is that it is limited in the size of vessels it can handle because of the depth restrictions in the St. Lawrence: they are restricted to 4,500 to 5,000 TEU vessels coming down there.

There was talk in the past, within the ports industry, of perhaps a similar relationship, like that between Halifax and New York, with Quebec and Montreal. Quebec City could serve as a top-up port, so that larger vessels could come into Quebec City, drop off some containers, which would then be shipped by rail into Central Canada, then sail on to Montreal and drop off the rest of the containers.

Those discussions, and I am not privy to what went on within the ports, but they never saw the light of day. The issue with Quebec City is the water depth problems. That is why people are looking at Sept Iles and then transshipping vessels down into Montreal and maybe even beyond to the Great Lakes.

Je sais qu'on a déjà parlé de Halifax et Canso. Au Nouveau-Brunswick, les gens ont discrètement évoqué Saint John-Belledune. Il y a donc plusieurs possibilités.

Le sénateur Mercer : Je pouvais voir le terminal de Fairview Cove, à Halifax, de chez moi lorsque j'étais jeune. Mon père a grandi à peu de distance de là et avait l'habitude d'aller à la pêche et de se baigner à Fairview Cove, là où se trouve maintenant le terminal. Je connais donc bien ce coin.

On nous a dit à plusieurs reprises que les deux terminaux de Halifax ne fonctionnent qu'à 40 p. 100 de leur capacité et que les 60 p. 100 restants représentent en gros la capacité maximale de Prince Rupert.

M. Ircha : Oui, en gros.

Le sénateur Mercer : J'ai de la difficulté à comprendre qu'on parle d'agrandir des ports lorsque nous avons de très bons terminaux à Halifax qui sont loin d'avoir atteint leur capacité maximale.

Ce matin, aux actualités, le chef du Bloc québécois disait que Québec pourrait faire partie de la porte d'entrée de l'Atlantique. Il s'est corrigé ensuite en ajoutant que cela n'excluait pas Halifax.

Compte tenu de la capacité inutilisée de 60 p. 100 à Halifax et du fait que le port se trouve sur la principale route de navigation, serait-il sensé de créer un grand terminal à Québec?

M. Ircha : C'est une question intéressante. Je ne peux pas confirmer l'utilisation à 40 p. 100. J'ai appris de plusieurs sources que le port est sous-utilisé, mais je ne sais pas dans quelle mesure.

Vous dites que la capacité inutilisée de 60 p. 100 est équivalente à la capacité du terminal de Prince Rupert. C'est exact, elle équivaudrait en gros à la capacité de la première phase, mais le terminal de Prince Rupert doit être développé en plusieurs étapes pour passer de 500 000 EVP au départ à 1,7 million d'EVP plus tard.

La question concernant Québec est intéressante. À ma connaissance, Québec ne peut pas accueillir de grands navires à cause des restrictions de profondeur dans le Saint-Laurent. Je crois que la limite s'arrête à 4 500 ou 5 000 EVP.

Dans le passé, on avait parlé dans le secteur portuaire d'une relation entre Québec et Montréal semblable à celle entre Halifax et New York. Québec pourrait servir de port de trop-plein, en ce sens que les grands porte-conteneurs pourraient faire escale à Québec, y décharger un certain nombre de conteneurs qui seraient expédiés par chemin de fer vers le Canada central, puis poursuivre leur route vers Montréal pour y décharger le reste de leurs conteneurs.

Je ne suis pas au courant de tout ce qui se passe dans les ports, mais ces discussions n'ont abouti à rien. Le problème de Québec réside dans sa profondeur d'eau. Voilà pourquoi les gens envisagent plutôt Sept-Îles comme port de transbordement vers Montréal et peut-être même vers les Grands Lacs.

Senator Mercer: One of the many advantages of the two terminals in Halifax is its proximity to the rail at both terminals — the railroads are right there. In particular, the Fairview Cove terminal is quite large. Indeed, they have just purchased the adjoining land that may double or triple their actual capacity.

In your presentation, one of my concerns is that containers were spending three to five days in the terminal. It seems to me, the less time it spends in the terminal, the better off everybody is. When it lands in Halifax, we then put it on either a truck or a train. A train would be preferable because that is more environmentally efficient; it is cheaper and does not require a large infrastructure. Why can we not get them out quicker than three to five days?

Mr. Ircha: Let me explain this in two ways. Let me talk about the rail side first.

When we load containers onto a ship, the heavy containers must be put near the bottom of the ship and the lighter containers up top. A container ship with a lot of containers on deck means most of those are empty and being re-positioned to be loaded somewhere else. When containers are taken off a ship, the light ones are usually first.

The same problem occurs on the double-stacked railway car: the heavier container must be on the bottom with the lighter one on top, so the train is not topsy-turvy going around curves. Thus, the light containers have to be removed first where they are "grounded." Next, the heavy containers are removed and placed on the railway car. Then we have to return for the light containers and place them on top. That is the simple version.

We are unloading the cells and putting them in a rail yard somewhere; there is a whole zoning issue, where to put them and how to handle them. Customs will want to inspect 4 or 5 per cent of containers coming from overseas for radiation or open them and ensure the manifest reflects what is in there.

Therefore, part of the delay is customs. If the containers are going by truck somewhere inland, there are also delays. After contacting the consignee, they may have to arrange for a truck. All that takes time.

If we are putting it on a rail system to go to an inland port, such as Toronto or Montreal, we could do the inspection in Montreal or Toronto. We do not have to hold the container up here if customs allows you to put it on there in bond.

We do not have to deal with a consignee because we are just putting it on the rail car and shipping it out. We get high productivity for rail-bound commodities and lower productivity

Le sénateur Mercer : L'un des nombreux avantages des deux terminaux de Halifax réside dans la proximité de la liaison ferroviaire. En fait, le chemin de fer est vraiment sur place. De plus, le terminal de Fairview Cove est très grand et, comme le port vient d'acheter le terrain voisin, il pourrait doubler ou tripler sa capacité actuelle.

Vous avez dit dans votre exposé quelque chose qui m'a inquiété. C'est le fait que les conteneurs restent entre trois et cinq jours au terminal. Il me semble que plus ce temps est court, mieux tout le monde s'en porte. Une fois qu'ils sont déchargés à Halifax, les conteneurs sont transportés par camion ou par rail. Le transport ferroviaire est préférable parce qu'il est plus respectueux de l'environnement, est moins coûteux et ne nécessite pas une grande infrastructure. Pourquoi ne pouvons-nous pas sortir les conteneurs en moins de trois à cinq jours?

M. Ircha : Je vais tenter d'expliquer cela de deux façons. Permettez-moi de parler du transport ferroviaire d'abord.

Lorsqu'on charge des conteneurs sur un navire, les plus lourds doivent être placés le plus bas possible, et les plus légers au sommet. Si un porte-conteneurs transporte beaucoup de conteneurs sur le pont, il est probable que la plupart d'entre eux sont vides et sont ramenés quelque part pour y être chargés. Lors du déchargement du navire, les plus légers sortent ordinairement en premier.

La même chose se produit dans le cas des wagons à deux niveaux : le conteneur le plus lourd doit être en bas, et le plus léger en haut, pour éviter les accidents dans les virages. Par conséquent, les conteneurs légers sont d'abord sortis du navire et placés à terre. Ensuite, les conteneurs lourds sont sortis et placés sur le wagon. À l'étape suivante, on revient chercher les conteneurs légers pour les placer dans le wagon par-dessus les lourds. C'est une description simplifiée du processus.

Il faut donc décharger les conteneurs et les placer quelque part dans la cour de triage. Il y a tout un problème de zonage pour déterminer où les placer et comment les manutentionner. Les douaniers voudront ordinairement inspecter 4 à 5 p. 100 des conteneurs venant d'outre mer en les passant au détecteur de radiations ou en les ouvrant pour vérifier la concordance entre le manifeste et le contenu.

Une partie du retard est donc dû aux douanes. Si les conteneurs doivent être livrés par camion, il y a également des retards. Il faut prendre contact avec le consignataire, qui doit de son côté s'arranger pour trouver un camion. Tout cela prend du temps.

Si les conteneurs doivent être acheminés par rail vers un port intérieur, comme Toronto ou Montréal, l'inspection douanière peut se faire à destination. Il n'est pas nécessaire de retenir les conteneurs si les douanes permettent de les garder sous caution.

Dans ce cas, aucun contact n'est nécessaire avec le consignataire parce que les conteneurs sont chargés sur les wagons et directement expédiés. Nous obtenons une productivité

for truck-bound commodities, but there are always delays. When we are unloading 1,000 containers off a ship, we are not getting 1,000 out the door at the same time. There is a delay.

The objective, as you rightly say, is to reduce the dwell time of those containers to as low as possible. We then must check with the port authority or the terminal operator to see their policies on free time in the container yard. They may provide six or 10 days of free time. If I am the consignee and do not need the commodity, I might as well leave it there. It is safe storage.

In some of the courses I teach, we talk about getting the policy of the port to reflect the need for efficiency and reduce the dwell time to three or four days or whatever is reasonable under the circumstances. Then, perhaps, after four days the price goes up.

Los Angeles-Long Beach reduced their six-day free time to three days, about a year ago. There is a charge of $100 each day it is in the yard, which encourages consignees to get their containers out.

Senator Mercer: Would the use of inland terminals help solve that problem? I see the congestion we are causing at the terminals themselves. If we can get it off the ship, onto rail cars immediately and move them someplace else, it relieves congestion at the terminal. In the case of the Fairview Cove, if we can move them to a place like Truro, we can reshuffle things. It might be more efficient. We could clear customs and do all the inspections there.

Mr. Ircha: Those are techniques other ports have tried and are using, such as in Vancouver. They would be storing their empty containers off dock. They can be stored anywhere, in anybody's yard somewhere else. There are a lot of techniques to increase productivity, which would be triggered if there were capacity problems. The trouble in Halifax is they do not have capacity problems; they do not have a problem storing containers today.

Senator Mercer: Hopefully, we will in the future.

Senator Eyton: I have a number of relatively simply questions.

First, in terms of ports, what is the relative value of shipping on the East Coast and West Coast?

Mr. Ircha: I am not sure.

Senator Eyton: Do you have any idea of the size? I am talking West Coast Canada and East Coast Canada.

Mr. Ircha: In terms of the amount of traffic coming at each place?

Senator Eyton: In terms of container traffic.

élevée dans le cas du transport par rail, et une productivité moindre dans le cas du transport par camion, mais il y a toujours des retards. Lorsque 1 000 conteneurs sont sortis d'un navire, il n'y en a pas nécessairement 1 000 autres qui quittent le port au même moment. Encore une fois, il y a des retards.

L'objectif, comme vous le dites à juste titre, est de réduire au minimum la durée d'entreposage. Les consignataires vérifient auprès de l'autorité portuaire ou de l'exploitant du terminal la politique appliquée en matière de temps d'entreposage gratuit. Ce temps peut aller de 6 à 10 jours. Si le consignataire n'a pas besoin de la marchandise tout de suite, il peut trouver préférable de la laisser au port, où elle est en sécurité.

Dans quelques-uns des cours que je donne, j'explique aux étudiants que la politique du port doit refléter la recherche de l'efficacité et réduire le temps d'entreposage à 3 ou 4 jours ou à la période qui convient dans les circonstances. La politique peut donc prévoir que l'entreposage devient payant après quatre jours.

Les autorités de Los Angeles-Long Beach ont ramené le temps d'entreposage gratuit de 6 à 3 jours, il y a environ un an. Elles facturent maintenant 100 $ par jour d'entreposage supplémentaire, ce qui encourage les consignataires à sortir leurs conteneurs le plus tôt possible.

Le sénateur Mercer : Est-ce que le recours à des terminaux intérieurs contribuerait à résoudre le problème? Une longue période d'entreposage provoque de l'encombrement dans les terminaux. S'il était possible de décharger les conteneurs et de les charger immédiatement sur les wagons pour les expédier ailleurs, on pourrait réduire l'encombrement dans le terminal. Dans le cas de Fairview Cove, on pourrait envisager d'expédier les conteneurs à Truro, ce qui pourrait être plus efficace. L'inspection douanière pourrait se faire là.

M. Ircha : D'autres ports ont essayé et utilisent différents moyens, comme c'est le cas à Vancouver. Ils peuvent entreposer les conteneurs vides à l'extérieur, n'importe où. Il existe de nombreuses techniques pour accroître la productivité lorsque des problèmes de capacité commencent à se poser. À Halifax, ces problèmes n'existent pas. Les autorités n'ont actuellement aucune difficulté à entreposer les conteneurs.

Le sénateur Mercer : J'espère qu'elles auront des difficultés de ce genre à l'avenir.

Le sénateur Eyton : Je voudrais poser un certain nombre de questions relativement simples.

Tout d'abord, pour ce qui est des ports, quels sont les volumes relatifs qui passent par la côte est et la côte ouest?

M. Ircha : Je n'en suis pas sûr.

Le sénateur Eyton : Avez-vous une idée des volumes? Je parle de la côte est et de la côte ouest du Canada.

M. Ircha : Voulez-vous parler du trafic à chaque endroit?

Le sénateur Eyton : Oui, le trafic de conteneurs.

Mr. Ircha: Vancouver-Fraser River is about 2 million TEU per year, in 2005; Halifax brought in 550,000 TEU in 2005; and St. John about 50,000 TEU. Basically, they brought in 600,000 TEU on the East Coast and 2 million TEU on the West Coast.

Montreal was bringing in 1.25 million TEU in 2005. Does that answer your question?

Senator Eyton: Is it the same between American ports and Canadian ports generally? Do we have our fair share of container traffic in North America?

Mr. Ircha: I would have to do some analysis of this table, but I do not believe so. This is off the top of my head, because I have not looked at the numbers. I can provide these numbers to you. It seems to me that we are getting less than 10 per cent of the total traffic coming into North America. We could be getting more.

Montreal receives 1.25 million TEU. Most of those containers are being shipped into the U.S. Midwest, in and out from the U.S. We do a lot of diversion.

I know you looked at figures for Vancouver. The diversion is not as great in Vancouver. That is because it competes with Seattle and Tacoma, two large container ports on Vancouver's doorstep. Americans are bringing in through those ports and Canadians are bringing in through Vancouver.

There are reasons why the diversion is not as great in Vancouver. If you talk to the Vancouver Port Authority, as I am sure you will, they will tell you of the uneven playing field that exists between Vancouver, Seattle and Tacoma. The Canada Port Authorities must provide a percentage of revenues back to the federal government based on their gross revenue. They must pay property taxes.

Seattle and Tacoma do not pay property taxes. In fact, they have taxing authority: They tax the local municipalities to help operate the port. They do not provide any subsidy or funding back to their state government.

The Port of Vancouver has statistics they can show you indicating this uneven playing field between Vancouver and these other ports. That is why we do not get many American containers coming through the Vancouver Gateway, because the cost differential is not there.

Senator Eyton: We talked about Canadian and U.S. shipping. I would like to look at a port that does it exactly right. In your view, looking the world over, which ports do it exactly right, and in a hundred words or less, why have they done it exactly right?

Mr. Ircha: Let me preface my remarks by saying that if we look at the world's biggest container ports that do it right, we are looking at Hong Kong and Singapore. However, those are both transshipment ports. They are very efficient. They handle more than 20 million TEU per year. Most of the containers coming in

M. Ircha : Vancouver-Fraser River était à environ 2 millions d'EVP par an en 2005, Halifax était à 550 000 EVP la même année, et Saint John à environ 50 000. En gros, le volume était de 600 000 EVP sur la côte est et de 2 millions d'EVP sur la côte ouest.

Montréal avait 1,25 million d'EVP en 2005. Est-ce que cela répond à votre question?

Le sénateur Eyton : La proportion entre les ports américains et canadiens reste-t-elle généralement la même? Avons-nous notre juste part du trafic de conteneurs en Amérique du Nord?

M. Ircha : Il faudrait que je fasse une analyse de ce tableau, mais je ne le crois pas. Je ne fais qu'essayer de deviner parce que je n'ai pas examiné les chiffres. Je peux vous les fournir, mais j'ai l'impression que nous obtenons moins de 10 p. 100 du trafic total à destination de l'Amérique du Nord. Nous pourrions en obtenir davantage.

Montréal reçoit 1,25 million d'EVP. La plupart de ces conteneurs sont destinés au Midwest américain. Nous avons réussi à détourner une partie du trafic.

Je sais que vous avez examiné les chiffres de Vancouver. Dans ce cas, le détournement n'est pas aussi important, à cause de la concurrence de Seattle et Tacoma, grands ports à conteneurs qui se trouvent tout près de Vancouver. Les Américains font venir leurs marchandises dans ces deux ports, tandis que les Canadiens font venir les leurs à Vancouver.

Il y a des raisons pour lesquelles le détournement n'est pas aussi important à Vancouver. Si vous allez parler aux responsables de l'autorité portuaire — je suis sûr que vous le ferez —, ils vous diront que les règles du jeu ne sont pas tout à fait équitables entre Vancouver, Seattle et Tacoma. Les autorités portuaires canadiennes doivent restituer au Trésor fédéral un pourcentage de leurs recettes brutes et acquitter des impôts fonciers.

Seattle et Tacoma n'ont pas d'impôts fonciers à payer. Au contraire, les deux ports sont investis du pouvoir d'imposer des taxes aux municipalités locales, qui contribuent ainsi à leurs frais d'exploitation. De plus, ils n'ont rien à restituer au gouvernement de leur État.

Les autorités du port de Vancouver peuvent vous montrer des statistiques à ce sujet. Cela explique que le port ne voit pas passer beaucoup de conteneurs américains par sa porte d'entrée. Les frais à acquitter sont nettement supérieurs.

Le sénateur Eyton : Nous avons parlé des transports maritimes canadiens et américains. Je voudrais maintenant vous demander de nommer un port où tout va parfaitement bien. À votre avis, en considérant le monde entier, quels sont les ports qui se débrouillent le mieux? Pouvez-vous aussi nous donner en une centaine de mots les raisons pour lesquelles il en est ainsi?

M. Ircha : Je commencerai par dire que parmi les grands ports à conteneurs du monde, ce sont ceux de Hong Kong et de Singapour qui se débrouillent le mieux. Il s'agit cependant dans les deux cas de ports de transbordement. Ils sont extrêmement efficaces. Ils manutentionnent plus de 20 milliards d'EVP par an.

are going right back out on other ships. They know the container is coming off the ship; they can stack them very high in the yard, reload them on ships and they are gone. They operate differently from general ports.

If we are looking at efficient North American ports, we are looking at Los Angeles-Long Beach. Vancouver is right in there amongst them as one of the top ports.

Senator Eyton: Ports are only part of the equation.

Mr. Ircha: Yes.

Senator Eyton: We have some good ports and good port facilities. On their own, they are really nothing. They need people, contracts, roads, railroads, et cetera. I would have thought it is very complex and costly. You mentioned earlier that you believed a possible scenario would be two ports on the West Coast and two on the East Coast. In my opinion, to try to save money, we should be looking at one port on the West Coat that is truly good and properly supported with the right infrastructure, and one port on the East Coast that has the same advantages.

Mr. Ircha: I do not dispute you. You misunderstood what I said. Perhaps I did not say it right. When I talked about two ports on the West Coast and two on the East Coast, I was only saying there are alternatives. We have at least two on each coast that would serve as super hub ports. I was not suggesting we need two, although on the West Coast we are getting two. I was just saying that there are places you can go to without having to build this offshore island off the American coast.

Senator Eyton: I have a curious question that you may not be able to answer. Why did you never once in your testimony mention the Northwest Passage and that an open shipping lane may be available there, given the benefits of global warming?

Mr. Ircha: That is a possibility. I have not looked at that situation. When we talk about the Northwest Passage, we talk about using a slightly different ship. Only ice-rated vessels can go through that passage. Many of our container ships are not ice-rated, except the ones that service Montreal, because they go down through the wintertime. There is a different type of ship that must be designed for that particular service.

That is an off-the-top response.

Senator Eyton: I was not entirely serious, but we understand global warming is with us.

The Chairman: Thank you, Professor Ircha. You have made this dossier interesting tonight. Thank you for answering our invitation with such short notice. Feel free to send us any other information if you feel the need to do so.

La plupart des conteneurs d'arrivée sont directement chargés à bord d'autres navires. Les responsables savent que des conteneurs sont déchargés. Ils les font empiler très haut dans l'aire d'entreposage, puis les font charger sur des navires en partance. Ils ne fonctionnent pas de la même façon que les ports généraux.

En Amérique du Nord, le port le plus efficace est probablement celui de Los Angeles-Long Beach. Vancouver aussi compte parmi les meilleurs.

Le sénateur Eyton : Les ports ne sont qu'un élément de l'équation.

M. Ircha : Oui.

Le sénateur Eyton : Nous avons quelques bons ports, dotés de bonnes installations. Mais, à eux seuls, ils ne représentent pas grand-chose. Il leur faut des gens, des contrats, des routes, des chemins de fer et ainsi de suite. Je pense que tout cela est très complexe et très coûteux. Vous avez mentionné tout à l'heure un scénario possible comprenant deux ports sur la côte ouest et deux autres sur la côte est. À mon avis, pour éviter de trop dépenser, nous devrions envisager un seul port sur la côte ouest, qui serait vraiment bien organisé, bien appuyé et doté d'une infrastructure adéquate, ainsi qu'un autre port sur la côte est qui aurait les mêmes avantages.

M. Ircha : Je ne le conteste pas. Vous m'avez mal compris, ou alors je me suis mal exprimé. Lorsque j'ai parlé de deux ports sur la côte ouest et de deux autres sur la côte est, je ne faisais que mentionner des choix possibles. Nous avons, sur chacune des deux côtes, au moins deux ports qui pourraient devenir des superports-pivot. Je n'ai pas dit que nous avons besoin de deux, même si nous en avons deux sur la côte ouest. Je disais simplement qu'il y a des endroits que nous pourrions aménager plutôt que de laisser les Américains construire une île artificielle offshore.

Le sénateur Eyton : Je vais poser une question un peu étrange, à laquelle vous ne pourrez peut-être pas répondre. Pourquoi n'avez-vous jamais mentionné dans votre témoignage le passage du Nord-Ouest, qui pourrait s'ouvrir à la navigation par suite des bienfaits du réchauffement de la planète?

M. Ircha : C'est une possibilité. Je n'ai pas examiné la situation. Dans le cas du passage du Nord-Ouest, il faudrait des navires un peu différents. Seuls les navires équipés pour les glaces peuvent emprunter le passage. La plupart de nos navires porte-conteneurs ne le sont pas, à part ceux qui desservent Montréal et doivent passer par la voie maritime pendant l'hiver. C'est un genre différent de navire qui doit être construit à cette fin particulière.

Je vous donne cette réponse sans y avoir vraiment réfléchi.

Le sénateur Eyton : Je n'étais pas tout à fait sérieux, mais le réchauffement de la planète est bien là.

La présidente : Merci, monsieur Ircha. Vous avez fait de ce sujet un dossier intéressant ce soir. Je vous remercie d'avoir répondu à notre invitation à si bref délai. N'hésitez pas à nous envoyer d'autres renseignements si vous croyez devoir le faire.

Mr. Ircha: The material I sent to you was put together quickly. I will see what else I can provide, now that I understand more about the issues you are interested in. Feel free to ask me again.

The committee adjourned.

OTTAWA, Wednesday, November 1, 2006

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 6:02 p.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.

The Chairman: Honourable senators, we are pleased to have with us this evening as our witnesses Mr. Prentice from the Asper School of Business, University of Manitoba; and Dr. Jake M. Kosior, from Manitoba. Welcome to our committee.

Barry E. Prentice, Professor, Asper School of Business, University of Manitoba, as an individual: Madam Chairman, thank you for inviting me here tonight.

I want to talk about the need for high-quality transportation to serve our value-added agricultural sector. I will speak specifically to the case for containerization of grain, although this is not the only aspect of agriculture or the only aspect of manufacture of value-added that would benefit by some change in the regulations that surround our current cabotage regime for containers and the impetus this would provide for a policy change.

In terms of value-added agricultural transportation, we have seen what I consider to be a third way of moving grain. The first way was, of course, in sacks. From the 1700s to about the 1900s, everything was moved in sacks. There was a transition in the mid-1880s into bulk shipment and this method has been the predominant way of moving grain since that time. In fact, some people think it is the only way to move grain. I disagree; I think that by 2040 we will likely see the majority of grain moved in containers, something that started in the 1970s. I will explain why.

The advantage of sacks was that they involved low technology and low handling damage. At the time, there was a wide choice of transport available and it was quality specific. Each farmer owned the grain all the way through the marketing system and sold it based on the quality of grain he produced. The disadvantages, of course, were the high packaging costs. The sacks had to be returned to the farms. It was very labour intensive and people

M. Ircha : J'ai réuni très rapidement les documents que je vous ai fait parvenir. Je vais voir ce que je peux trouver d'autre, maintenant que j'en sais un peu plus sur les sujets qui vous intéressent. N'hésitez pas de votre côté à faire appel à moi si vous en avez besoin.

La séance est levée.

OTTAWA, le mercredi 1er novembre 2006

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 18 h 2 pour étudier le trafic du fret conteneurisé actuel et éventuel manutentionné par les ports à conteneurs de la porte d'entrée du Pacifique, par les ports à conteneurs de la côte est et par 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, ainsi que pour faire rapport sur ces questions.

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

La présidente : Mesdames et messieurs les sénateurs, nous sommes ravis d'avoir parmi nous ce soir comme témoins M. Prentice de l'Asper School of Business, qui relève de l'Université du Manitoba, et M. Jacques M. Kosior, du Manitoba. Nous vous souhaitons la bienvenue.

Barry E. Prentice, professeur, Asper School of Business, Université du Manitoba, à titre personnel : Madame la présidente, je vous remercie de m'avoir invité ce soir.

Je tiens à parler d'un système de transport de haute qualité dont notre secteur des produits agricoles à valeur ajoutée a besoin. Plus précisément, je vais traiter de la conteneurisation du grain. Ce n'est toutefois pas le seul volet de notre agriculture, ni la seule dimension de la transformation à valeur ajoutée de sa production, qui profiteraient de certaines révisions de la réglementation définissant notre régime actuel de cabotage pour les conteneurs. Il ne serait pas seul non plus à bénéficier de l'élan que cela donnerait pour modifier la politique.

Dans le domaine du transport des produits agricoles, qui leur confère une valeur ajoutée, nous avons vu apparaître ce que je considère comme un troisième mode de transporter des grains. Le premier, le transport en sacs, a permis de presque tout transporter des années 1700 aux années 1900. On a ensuite vu apparaître, au milieu de la décennie 1880, les expéditions en vrac. C'est la méthode la plus largement utilisée pour transporter les grains depuis cette époque. En vérité, certains pensent que c'est la seule façon de transporter des grains, mais je ne suis pas d'accord. Je crois que, d'ici 2040, les grains seront essentiellement transportés par conteneurs, une solution qui apparue pendant les années 70. Je vais expliquer pourquoi un peu plus tard.

Les sacs offraient l'avantage d'une technologie relativement rudimentaire et ne causaient que peu de dommages à leur contenu lors de leur manutention. À cette époque, le choix des modes de transport disponibles était vaste et celui qui était retenu était fonction de la qualité. Chaque agriculteur était alors propriétaire de ses grains pendant toute la durée du transport, y compris dans la chaîne de commercialisation. Il le restait jusqu'au moment de

literally carried sacks on their shoulders up gangplanks to put them into boats. The sack method produced high information costs because each lot of sacks had to be identified all the way through the system. Insurance costs were very high to protect the crop from rain or shipwreck. The picture you see is of a typical market where buyers are unloading the sacks and looking at the quality before they purchase. This was a very inefficient system and led to the change to bulk handling.

The impetus for bulk handling was the development of mechanical handling. By the 1860s, handlers came to realize that grain would flow like water and that by raising the grain up to a bin high off the ground, they could release a door and it would flow like water down into a rail car. This method sped up the loading of rail cars. It also led to grain economies of size.

In this picture from the 1910-20 era, you can see a large elevator not too different from one we would see today. There are many rail cars and in the background you will see a sailing ship, which is still there, but disappearing quickly.

Another benefit of bulk shipment was in the transactions risks; farmers could sell their grain right away and knew what they would receive as payment. They did not have to take a risk on the price. Of course, grading and commingling actually raised the quality. There were advantages to the bulk system. We went to it for a good reason and we are still using the system today.

The next picture is an illustration of what the bulk handling system looks like today. Farmers have storage bins and instead of small wagons, they are moving the grain to the elevators in large tractor-trailers. The primary elevators are big bins that load onto unit trains. You see the unit train, which could have 100 cars, each carrying 100 tonnes of grain. The train moves the grain from the port to the terminal elevators from where it is transferred from the rail cars to another large structure. It is then transferred into a ship. Each way through the system, you can see the storage gets larger and the quantity of inventory increases until it is loaded on to a ship and shipped across the ocean to a buyer.

There are many advantages to bulk handling, such as the economies of size and the reduction in costs. There are no packaging costs because you pour the grain in and out of the vehicle. Some blending advantages can be found in terms of upgrading the quality. There are low information costs. One of the reasons we went to bulk handling is because we did not have

leur vente, à un prix fonction de leur qualité. Cette solution s'accompagnait par contre de coûts d'emballage élevés. Les sacs devaient être renvoyés aux agriculteurs. Pour les charger à bord des navires, il fallait faire appel à un grand nombre de débardeurs qui les portaient littéralement à dos d'homme en grimpant des passerelles. Les coûts d'information étaient élevés parce que chaque lot de sacs devait être identifié tout au long de son transport. Les coûts d'assurance pour protéger la récolte de la pluie ou des naufrages étaient très élevés. Vous voyez ici une illustration d'un marché classique dans lequel des acheteurs déchargent des sacs et vérifient la qualité avant de payer. Le manque d'efficacité du système a favorisé l'adoption de la manutention en vrac.

Le développement de la manutention en vrac a été favorisé par la mise au point de moyens de manutention mécaniques. Pendant les années 1860, les manutentionnaires ont observé que le grain pouvait s'écouler comme de l'eau et que, en l'entreposant dans un silo surélevé par rapport au sol, il suffisait d'ouvrir une porte pour qu'il s'écoule dans un wagon de chemin de fer. Cette méthode a accéléré le chargement des wagons de chemin de fer. Elle a également permis de réaliser des économies importantes de grains.

Cette illustration de l'époque 1910-1920 nous montre un grand silo qui n'est pas très différent de ceux que nous voyons aujourd'hui. Il y a, au premier plan, de nombreux wagons de chemin de fer et, à l'arrière plan, un grand voilier qui vient d'appareiller.

Les expéditions en vrac avaient aussi pour avantage de réduire les risques de transaction. Les agriculteurs pouvaient vendre leur grain immédiatement et savoir combien ils allaient être payés. Ils n'avaient pas à assumer de risque en matière de prix. Bien sûr, les techniques de classement par grades et d'entreposage en commun ont permis d'améliorer réellement la qualité. Le système d'expéditions en vrac offrait des avantages réels qui ont justifié son adoption, et qui font que nous l'utilisons encore aujourd'hui.

La diapositive suivante illustre les éléments du système de manutention en vrac dans sa forme actuelle. Les agriculteurs ont des silos à grain. Pour les remplir, ils utilisent des camions gros porteurs et non plus de petites remorques. Les silos primaires sont de gros compartiments que l'on charge sur les trains-bloc. Vous apercevez un train-bloc, qui pourrait compter jusqu'à 100 wagons, chacun transportant 100 tonnes de grain. Le grain est transporté du point d'embarquement jusqu'aux silos terminaux, où il est transvasé des wagons de chemin de fer dans ces silos. Il est ensuite chargé à bord d'un navire. Vous pouvez constater que la taille de l'équipement d'entreposage et le volume des stocks augmentent à chaque étape du système, jusqu'au chargement à bord d'un navire et à l'expédition par voie océanique jusqu'à un acheteur.

La manutention en vrac offre de nombreux avantages, comme les économies de volume et la réduction des coûts. Il n'y a pas de coûts d'emballage parce que, pour remplir ou vider le véhicule, il suffit de déverser le grain. Le fait de pouvoir procéder à des mélanges peut aussi permettre d'améliorer la qualité. Les coûts d'information sont faibles. L'une des raisons pour lesquelles nous

to keep track of who owned grain because one bushel replaced another. As long as it was the same quality, everyone was happy.

All those rail cars going to the coast come back full of sea air and most of the ships coming in to the harbour to pick up grain are coming in ballast. Farmers pay the full round trip costs of the ships going out.

Although we do have a relatively high quality of grain in Canada, it is generic quality. It is not specific; it is generic to a few grades. We do not necessarily capture the premiums that could be there for higher quality product.

There are high fixed costs in this system. You must build the system big enough to take the surge of capacity in the fall, but dedicated facilities are left sitting half used at other times in the year. You can find rail cars gathering dust on the Prairies in the middle of the summer because there is no need for them except during the rush at harvest.

You also have large pipeline inventories. At one time, and it is still the case, wheat sat in the pipeline for 100 days. After leaving the farm, we are financing that wheat in the pipeline for 100 days. Of course, at the final destination there are more charges for inventory. Finally, there is handling damage. The more you handle grain, the more it rubs together and creates dust, which is why we have dust extractors on these elevators to prevent fires, but it damages the grain. There are disadvantages as well as advantages to this method.

I would now like to move to the notion of containers for marketing grain. First, we have a dramatic fall in the price of containers. My colleague Dr. Kosior will speak more on that subject.

On this graph, you can see that we are into the sixth or seventh generation of containers. The ships have gotten tremendously large, much larger than any ship carrying grain in bulk, and of course, the on-sea shipping costs are lower as a result.

We also have a tremendous change in information technology. This is not news to anyone here, but I would suggest that this laptop computer has about as much capacity as the mainframe at the university where I was an undergraduate. There are tremendous advances in computers and in information, for example, the ability to send an email. One could literally send an encyclopedia of information to Australia for less cost than

avons adopté la manutention en vrac est qu'elle nous dispense de garder trace du propriétaire du grain, parce qu'un boisseau en remplace un autre. Tant qu'ils ont la même qualité, tout le monde est content.

Tous ces wagons de chemin de fer qui livrent le grain dans les ports reviennent à vide. La plupart des navires venant charger du grain dans un port y arrivent sur lest. Les agriculteurs doivent assumer le coût complet du voyage aller-retour des navires qui vont livrer le grain outre-mer.

Si le grain cultivé au Canada est de relativement bonne qualité, il ne se classe cependant que dans une fourchette de grades assez étroite qui en font un produit générique. Nous ne profitons pas nécessairement des avantages qui pourraient découler de l'attribution de grades plus élevés correspondant à une meilleure qualité.

Ce système impose des coûts fixes élevés. Vous devez vous doter d'un système suffisamment important pour absorber les capacités additionnelles de l'automne, alors que d'autres installations sont laissées à moitié vide à d'autres périodes de l'année. Vous pouvez observer des wagons de chemin de fer ramassant la poussière dans les Prairies au milieu de l'été parce que personne n'en a besoin à cette époque en attendant la période de pointe de la récolte.

Ce système impose également d'importants stocks en cours d'acheminement. À n'importe quel moment, et c'est encore le cas, il faut une centaine de jours pour acheminer le blé de la ferme à sa destination finale au pays. Après avoir quitté la ferme, nous finançons donc ce blé pendant les 100 jours que dure son transport. Bien sûr, une fois parvenu à la destination finale, son entreposage entraîne des frais additionnels. Enfin, il y a les dommages causés par la manutention. Plus vous manipulez les grains et plus l'abrasion qu'ils subissent génère de la poussière. C'est la raison pour laquelle nous devons avoir des extracteurs de poussière sur les silos afin d'empêcher les incendies, mais cela abîme les grains. Si cette méthode offre des avantages, elle a également des inconvénients.

J'aimerais maintenant aborder la question des conteneurs utilisés pour la commercialisation du grain. Tout d'abord, nous avons enregistré une diminution très importante du prix des conteneurs. Mon collègue, M. Kosior abordera ce sujet.

Sur ce graphique, vous constatez que nous en sommes à la sixième ou septième génération de conteneurs. Le tonnage des porte-conteneurs dépasse de beaucoup celui de tout navire transportant du grain en vrac et, bien sûr, cela a fait baisser sensiblement les coûts du transport océanique.

Nous avons également assisté à des modifications énormes des technologies de l'information. Ce n'est une nouveauté pour personne, mais l'ordinateur portable qui est devant moi est probablement beaucoup plus puissant que l'ordinateur central de l'université où j'ai fait mes études de premier cycle. L'informatique et les technologies de l'information ont énormément progressé. Il suffit de citer l'exemple du courriel.

sending a letter across town. We do not need to worry about information costs the way we used to. This is important in terms of keeping track of who owns what in the system.

Finally, we have concerns about security and about GMO crops and the issues of blending products together. I will not suggest to you that we should be afraid of these things; I am not. However, that does not mean that buyers are not worried. We have had loads rejected because GMO crops have been found in them. Starling corn concerns people because sometimes things can leak into the system in bulk. It is hard to keep crops completely clean over time. Similarly, there is an advantage to having traceability in the security sense. If there is a problem, one can trace it back through the container system and find out exactly where something entered the system.

This graph shows data from the port of Vancouver. These are containers filled in Canada for outbound shipment. Wood pulp and lumber are the two biggest products. Incidentally, we did not move lumber in containers 15 years ago. Lumber came into containers because containers became cheap. Now lumber is shipped in containers and I am told it will not go back to the other method of transportation. Waste paper is another of our products. Notice the lentils, peas, beans, soybeans and alfalfa hay; these numbers keep growing. There are over 1 million tonnes of agricultural products being shipped in containers today. It is a large and growing market.

This picture shows a container handling system for grain, literally having some kind of container loading system.

These pictures are from Australia; is that correct, Dr. Kosior?

Dr. Jake M. Kosior, as an individual: Some of them are from Australia. It is a conceptual model.

Mr. Prentice: Australia has already moved to loading grain and wheat in containers and shipping it to customers, although there are some issues with the marketing board wanting to control that process. It is easy to see how you can load a container, put it onto a double-stacked train and send it off to the port and onto a ship, as we do with many other products.

These are the advantages and disadvantages of containers. First, every container is a bin. The storage and transportation is combined. You can preserve the identity of the grain. You know exactly what you are getting when you load it. There is no handling damage. The product does not change from the time it is loaded until it is un-loaded. There are back-haul opportunities. All the containers going out can bring products back in. In our

Dorénavant, on peut littéralement envoyer le contenu d'une encyclopédie en Australie pour un coût inférieur à celui de l'affranchissement d'une lettre dans la même ville. Nous n'avons plus à nous préoccuper du coût de l'information comme c'était le cas auparavant. Cette information est importante pour suivre qui est propriétaire du grain qui se trouve dans le système.

Enfin, nous sommes préoccupés par la sécurité et par l'ensemble des questions de culture d'OGM et de mélange des produits. Je ne veux pas dire que nous devrions nous inquiéter de ces éléments. Ce n'est pas mon cas. Cela ne signifie toutefois pas que les acheteurs ne s'inquiètent pas. Nous avons eu des chargements de grains qui ont été refusés parce qu'on y avait détecté des OGM. Le maïs Starling soulève des inquiétudes parce qu'il peut y avoir des fuites dans le système de transport en vrac. Il est difficile d'isoler complètement les cultures dans le temps. De la même façon, il y a intérêt à assurer la traçabilité à des fins de sécurité. En cas de problème, il est possible de suivre le cheminement inverse dans le système de conteneurs pour déterminer à quel endroit exactement il peut y avoir eu contamination.

Ce graphique utilise les données du port de Vancouver. Il s'agit ici des conteneurs remplis au Canada pour être expédiés à l'étranger. Les deux produits qui viennent en tête de liste sont la pâte de bois et le bois d'œuvre. Sachez que, il y a 15 ans, le bois d'œuvre n'était jamais transporté en conteneurs. Les choses ont changé parce que ce mode de transport est devenu peu coûteux. On me dit qu'on ne reviendra pas à l'ancienne méthode de transport. Un des autres produits que nous expédions ainsi sont les déchets de papier. Vous remarquerez également les lentilles, les pois, les fèves, le soya et le foin de luzerne dont les chiffres ne cessent d'augmenter. Aujourd'hui, nous expédions plus d'un million de tonnes de produits agricoles dans des conteneurs. C'est un marché important qui ne cesse d'augmenter.

Vous voyez ici un système de manutention de conteneurs pour le grain, qui est en vérité un système de chargement de conteneurs.

Ces photos viennent d'Australie, si je ne me trompe pas. Est-ce exact, monsieur Kosior?

M. Jake M. Kosior, à titre personnel : Certaines viennent d'Australie. C'est un modèle conceptuel.

M. Prentice : L'Australie a déjà adopté le chargement des grains et du blé en conteneurs pour l'expédier à ses clients, même si le fait que l'Office de commercialisation veuille contrôler ce processus soulève quelques problèmes. Il est facile de voir comment on peut charger un conteneur, le mettre sur un wagon permettant l'empilage et l'acheminer au port, puis sur un navire, comme on le fait pour de nombreux autres produits.

Voici les avantages et les inconvénients de la manutention du grain conteneurisé. Tout d'abord, chaque conteneur est un bac. L'entreposage et le transport sont combinés. Vous pouvez protéger l'identité du grain. Vous savez exactement ce que vous obtenez quand vous le chargez. La manutention ne cause aucun dommage. Le produit ne change pas entre les moments où il est chargé puis déchargé. Il y a des possibilités de retour. Tous les

case in Western Canada, we can take advantage of back-haul container rates to ship at a lower cost. Finally, the opportunity for just-in-time logistics would lower inventory costs to the system.

There are some disadvantages to containers. Certainly, few loading facilities exist. We have an incumbent bulk-handling system that does not want to be replaced. There is a lack of foreign container handling equipment at some ports, though that is changing quickly. Last, we have the regulatory barriers, and that is what I am here to discuss.

Specifically, in terms of agriculture, the cabotage restrictions we have on containers increase the costs of repositioning containers. That means bringing a container into the Prairies to be loaded out. We also have an issue with the railway revenue cap, which was designed to protect farmers from excessive prices on bulk handling of grain, but they also pick up containers with that. There is no reason for us to protect any farmer from the price of containers, because the railways negotiate that with the shipping lines. The shipping lines really are the countervailing force against the railways for container cost.

Finally, we have new technology coming on board, the RFID tags, which will make regulatory enforcement a by-product of future security measures. We will know what is in every container the container's movement through the system.

Cabotage does have a negative impact. It raises the costs of container repositioning, as I have mentioned. It also means that it is not possible for us to have an organization that we see in the U.S. called non-vehicle-operating common carriers. These are people who work with the container lines to find loads for the containers. They lease the containers while they are using them and move them back toward the ports. They can do that because in the U.S. a container can go anywhere for 365 days, as long as it is moving on a U.S. train, truck or barge. In Canada we have restrictions, which my colleague will speak to.

There is a lost opportunity for domestic distribution. Again, my colleague will speak to that. There is also a lost opportunity in export markets.

My graduate student Eric Avido did a study looking at the impact of these higher repositioning costs on our export sales. We used a quantitative model to measure this impact using lentils as

conteneurs partant peuvent ramener des produits. Dans l'Ouest du Canada, nous pouvons profiter des tarifs de transport de retour en conteneur pour expédier des marchandises à moindre coût. Enfin, les modalités de la livraison juste à temps pourraient permettre de réduire les coûts d'inventaire dans le système.

Les conteneurs présentent certains inconvénients. Il est évident qu'il n'y a que peu d'installations de chargement. Il y a en place un système de chargement en vrac qui ne veut pas se laisser remplacer. Certaines installations portuaires manquent d'équipement de manutention de conteneurs provenant de l'étranger, mais cela change rapidement. Enfin, il y a des entraves réglementaires, et c'est précisément ce dont je suis venu vous entretenir.

De façon plus précise, dans le domaine de l'agriculture, les restrictions touchant le cabotage que nous appliquons aux conteneurs font grimper les coûts de repositionnement des conteneurs. On entend par là le fait de ramener un conteneur dans les Prairies pour le charger. Le plafonnement des recettes des sociétés de chemin de fer, conçu au départ pour protéger les agriculteurs des prix excessifs de la manutention en vrac du grain, pose aussi problème parce qu'il a également des répercussions sur les conteneurs. Nous n'avons aucune raison de protéger un agriculteur contre les prix des conteneurs, parce que les compagnies de chemin de fer les négocient avec les compagnies de navigation. En réalité, ce sont les compagnies de navigation qui contrecarrent la tentation de hausser les coûts de transport des conteneurs que peuvent avoir des compagnies de chemin de fer.

Enfin, nous voyons apparaître une nouvelle technologie, celle des étiquettes d'identification par radiofréquence. Avec celle-ci, l'application des mesures réglementaires pourrait ne plus être qu'un simple sous-produit des mesures de sécurité qui seront adoptées à l'avenir. Nous saurons dorénavant ce qu'il y a dans tout conteneur se déplaçant dans le système.

Les règles sur le cabotage ont également des effets néfastes. Elles font grimper les coûts de repositionnement des conteneurs, comme je l'ai indiqué précédemment. Elles nous empêchent également de disposer d'un système comparable à celui que nous voyons aux États-Unis, que l'on appelle le recours au transport public utilisant des réseaux de transport autres que maritimes. Il s'agit d'entreprises qui travaillent avec celles assurant le transport des conteneurs pour ne les déplacer que remplis. Elles louent les conteneurs pendant qu'elles les utilisent et les ramènent au port. Elles ont le droit de procéder ainsi aux États-Unis parce qu'un conteneur peut se rendre n'importe où pendant 365 jours, pourvu qu'il soit transporté à bord d'un train, d'un camion ou d'une barge immatriculés aux États-Unis. Au Canada, nous sommes soumis dans ce domaine à des restrictions dont mon collègue va vous parler.

C'est là une occasion perdue pour la distribution à l'échelle nationale. C'est aussi un sujet dont mon collègue va vous entretenir. Il y a également des occasions perdues sur les marchés d'exportation.

Un étudiant de second cycle qui m'assiste, Eric Avido, a étudié les répercussions de ces coûts de repositionnement plus élevés sur nos ventes à l'exportation. Nous avons mesuré ces effets sur une

an export crop. We found that higher transportation costs reduce our sales by about $10 million annually. That adds up quickly. Lentils are only a small fraction of the grain we ship. If we multiply that across our crops, there is a large opportunity loss, as well as an environmental opportunity cost. We have empty containers moving across the country, right past places that would use them, and then we must bring containers back in to load out, and of course we miss the distribution opportunity as well. We are burning more fuel than we need to in order to carry out our distribution in Canada.

People are always interested in the winners and losers of any policy change. Clearly, the winners will be the exporters who will get lower-cost containers and the farmers, who will have more opportunities for their export market, as well as lower costs. The railways will be winners because they can make better use of their equipment and earn more revenues. The port authorities will be winners because they will become more attractive to shipping lines, and maybe bring containers out of the U.S. The consumers would benefit perhaps from the lower distribution costs, and mostly, the interior regions of our country would be winners. At the ports of Montreal and Vancouver, there is no problem because the containers are right there. It is when you get inland to try to get a container that you have some difficulty.

There are potential losers. In my view, the people whose business it is to take goods that arrive by truck to be converted and put into containers — we call them "stuffers" — at the port would have less business because we would not move things by port in trucks; we would simply move the containers inland and load them at the site of the shipper. They would lose some business, although I do not think they would necessarily complain very much.

Last, we have the cheaters who flout the law. These laws are not well enforced. It is hard to say how much cheating goes on, but from my discussions with industry officials, I certainly know that some cheating occurs. If we change the system, some of the benefits they accrue today would be lost.

My view is that the Canadian cabotage policy for containers is penny-wise and pound foolish. The revenue collected on international containers cannot be very significant because certainly none of these containers that are coming in and going out are paying that duty anyway.

culture d'exportation, les lentilles, au moyen d'un modèle quantitatif. Nous avons constaté que les coûts de transport plus élevés diminuent nos ventes d'environ 10 millions de dollars par année. En additionnant de tels chiffres, on obtient rapidement un total astronomique. Les lentilles ne représentent qu'une faible partie des grains que nous expédions. Si nous multiplions ce résultat par le nombre de cultures différentes que nous pratiquons, cela représente d'importantes pertes de débouchés, et des coûts environnementaux. Nous avons des conteneurs vides qui traversent le pays, passant à côté d'endroits où nous pourrions les utiliser, et nous devons les ramener au point de départ pour les charger. Nous laissons ainsi également passer des possibilités de distribution. Nous consommons plus de carburant que nous n'en aurions besoin pour assurer la distribution de nos produits au Canada.

Les gens sont toujours désireux de savoir qui est avantagé et qui est désavantagé par une modification de la politique. Il est manifeste que les gagnants seront les exportateurs qui profiteront de coûts de transport des conteneurs plus faibles, et les agriculteurs qui disposeront de plus de possibilités pour rejoindre leurs marchés d'exportation, et qui bénéficieront aussi de coûts plus faibles. Les compagnies de chemin de fer pourront faire une meilleure utilisation de leur équipement et générer des recettes additionnelles. Les autorités portuaires seront aussi avantagées parce que leurs installations seront plus attrayantes pour les compagnies de navigation, et qu'elles attireront peut-être des conteneurs en dehors des États-Unis. Les consommateurs pourraient profiter de coûts de distribution plus faibles et, surtout, les régions intérieures de notre pays seront gagnantes. Il n'y a pas de problèmes aux ports de Montréal et de Vancouver, parce que les conteneurs sont là. C'est à l'intérieur des terres qu'il est parfois difficile d'en obtenir un.

Il y aura aussi probablement des perdants. À mon avis, les manutentionnaires qui transfèrent des marchandises arrivant au port par camion dans des conteneurs — nous les appelons parfois des « garnisseurs » — verraient leur volume d'activité diminuer parce que les marchandises ne seraient plus acheminées dans les ports par camion. Nous amènerions simplement les conteneurs à l'intérieur des terres pour les charger chez l'expéditeur. Ces « garnisseurs » verraient leur volume d'activité diminuer, mais je ne crois pas qu'ils se plaindraient nécessairement beaucoup.

Enfin, il y a les tricheurs qui contournent la loi. Ces lois ne sont pas appliquées de façon rigoureuse. Il est difficile de dire si la tricherie est très répandue, mais en me fiant à mes discussions avec des responsables de l'industrie, je sais avec certitude qu'il y en a. Si nous modifions le système, certains des avantages dont profitent aujourd'hui les tricheurs disparaîtront.

Je suis d'avis que la Politique canadienne sur le cabotage des conteneurs ne permet que des économies de bouts de chandelle. Les recettes collectées sur les conteneurs étrangers ne peuvent pas être très importantes parce qu'il est certain qu'aucun de ces conteneurs qui entrent au pays et en sortent ne paie de droits de douane de toute façon.

In terms of the enforcement costs, if we decided to enforce these regulations properly, that would be a very expensive exercise. I do not think we do very much in that regard.

The inefficiency and additional costs imposed on the industry by these regulations is widespread and significant. You do not hear many people complaining, principally because it is a small hurt on many different people, very widespread. Collectively, however, it is a big hurt and it is hidden. It just gets passed on in costs and in many cases people do not even know it is there.

My argument would be that the increased economic activity generated by a more relaxed container cabotage regime would create additional profits and economic activity that would more than offset any tax losses that might be incurred by the loss of revenue on customs collection. We need some kind of cost benefit analysis to look at this if you want to have a true answer to the question. Even without looking at it *ex ante*, evidence suggests that the change is in our interests and overdue.

Mr. Kosior: Thank you for inviting me today to present to you. I was introduced at the start, but presently I am the senior planner with the Department of Infrastructure and Transportation with the province of Manitoba. I have held this position for the last nine months. Prior to that, I was a private consultant at Supply Solutions International for six years. Prior to that, I worked with Mr. Prentice for eight years. I was his senior researcher at the University of Manitoba. That is the affiliation. Eric Avido also worked at the university, and like three Ps in a pod, we did this work together. Today, I am speaking as a private citizen. My employer felt it was very timely to speak on this topic and what it means for Western Canada.

Where Mr. Prentice left off on the conceptual side of things, I am going into the operations and details to show you how these laws affect certain operations that we looked at in terms of case studies.

Two things lead to the evolution and the growth of the container industry. First was the rise in global trade from relaxed trade laws. That is, NAFTA relaxation in the Asia-Pacific and the access to cheap manufacturing labour in Asian countries. The second was the development of container technology over the last 30 years.

The vessel you see in this photo is the *Regina Maersk*. She was christened in 1998 and was a state-of-the-art vessel at the time. It is 6,000 TEUs — three football fields long. You can see a tug boat in the corner; that is your reference point. In 2002, there were new vessels christened at 7,200 TEUs. The next generation, in 2004, was 9,000 TEUs. There were 11,000 TEU ships christened in 2005 and in 2007, there will be vessels at 11,000 TEUs. A TEU is a twenty-foot equivalent unit. The

Quant aux coûts d'application de la loi, si nous décidions d'appliquer ces règlements de façon rigoureuse, ce serait un exercice très coûteux. Je ne crois pas que nous fassions beaucoup dans ce domaine.

Les inefficiences et les coûts additionnels imposés à l'industrie par ces règlements sont répandus et importants. Vous n'entendez pas beaucoup de gens se plaindre, surtout parce qu'il s'agit d'un petit inconvénient pour un grand nombre de gens, très répandu. Toutefois, au niveau agrégé, les incidences sont lourdes et cachées. Elles sont tout simplement répercutées sur les coûts et, dans de nombreux cas, les gens ignorent tout simplement leur existence.

La thèse que je défends est que l'activité économique accrue découlant d'un régime de cabotage des conteneurs plus libéral générerait des profits et une activité économique additionnelle qui ferait plus que compenser toute perte d'impôt ou de taxe imputable à la diminution des recettes douanières. Nous devons procéder à une sorte d'analyse coûts-avantages de cette question si vous voulez une réponse valide à cette question. Même sans l'étudier *ex ante*, les éléments de preuve dont on dispose laissent entendre que ce type de changement serait à notre avantage et qu'il est grand temps d'y procéder.

M. Kosior : Je vous remercie de m'avoir invité aujourd'hui à vous faire cette présentation. Madame la présidente vous a donné mon nom au début, mais je dois ajouter que je suis actuellement planificateur principal au ministère des Infrastructures et des Transports du Manitoba. J'occupe ce poste depuis neuf mois. Avant, j'ai été pendant six ans consultant dans le secteur privé, chez Supply Solutions International. J'avais auparavant travaillé pendant huit ans avec M. Prentice en étant son chercheur principal à l'Université du Manitoba. Voilà le lien entre nous. Eric Avido a également travaillé à l'université et nous avons tous trois fait ce travail en étroite collaboration. Aujourd'hui, je m'adresse à vous à titre privé. Mon employeur est d'avis qu'il était très opportun de traiter de cette question et de sa signification pour l'Ouest du Canada.

M. Prentice s'étant arrêté au volet conceptuel du sujet, je vais traiter du fonctionnement concret et des détails pour vous montrer comment cette réglementation se répercute sur certaines activités que nous analysons dans des études de cas.

Deux éléments ont conduit à l'évolution et à la croissance du secteur des conteneurs. Tout d'abord, il y a eu l'augmentation du commerce mondial découlant de la libéralisation des lois sur le commerce. On pense en particulier à l'assouplissement des règles de l'ALENA dans la région de l'Asie et du Pacifique et à l'accès à la main-d'œuvre de fabrication à bon marché dans les pays d'Asie. Le second élément est le perfectionnement de la technologie des conteneurs au cours des 30 dernières années.

Le navire que vous voyez sur cette photo est le *Regina Maersk*. Il a été baptisé en 1998 et c'était à l'époque un navire à la toute pointe de la technologie. Il a une capacité de 6 000 conteneurs EVP, ce qui correspond à la longueur de trois terrains de football. Vous apercevez dans le coin un remorqueur qui vous permet de comparer sa taille. En 2002, on a assisté au baptême de nouveaux navires de 7 200 EVP En 2004, les navires de la génération suivante faisaient 9 000 EVP et, en 2005, on a baptisé des navires

new containers are large, the equivalent to 20 stories high and 14 stories across. They are the same size as an ultra-large crew carrier. It is a very large ship. The container lines must fill these vessels. The majority of freight will come from the bulk side of things.

Over the last 20 years, material handling has evolved quite well. The terminal you see in the upper left corner of photograph is located in the port of Amsterdam. Typically, in the past, ships were handled with cranes from one side of the vessel. This is U-shaped so that it operates and handles the ship from both sides. The *NYK Apollo* is a 5,000 TEU vessel. It operates at 350 containers an hour. This terminal guarantees 250 containers an hour as a minimum market guarantee.

At inland ports, container handling is very fast and efficient and rivals that of bulk. The train you see on the bottom slide is a train that operates under contract by Union Pacific for American President Lines, a Chicago to Los Angeles run six times a day; 100 containers by 100 cars long is quite significant.

I will now address the regulations in question. The regulation under the Customs Act is 9801.10.01, whereby a container is limited to 30 days duty free status within Canada as an import item. From time to time, the customs agency sends out memos that explain the operation of some of these regulations and memo D3-1-5 allows one incidental move back toward the port from the point of origin. If it came in from Vancouver, it must go back through Vancouver. That is the literal interpretation of that memo. You can only allow one domestic move to bring it back to that point. I will talk about this later.

Next is memo D3-7-1, the Canadian post-audit system, whereby a company can apply for a pool operator status whereby it can maintain an inventory of containers within Canada for duty free status of 180 days. Although the time is longer, it still needs improvement.

Let us start with an example. You have an importer that is bringing in a container from Vancouver all the way to Toronto. The importer is unloading that container in Toronto. It is now empty and available for export use. Let us suppose that there is an export load scheduled in Saskatoon. For domestic goods moved in that foreign container from Toronto to Saskatoon, you are allowed one. The green line in this graph represents the unloading and the subsequent loading of the export load on its way to Vancouver. Memo D-3-1-5 states that it must be consistent and incidental to the direction from where the container came, so that is Vancouver; this is legal.

de 11 000 EVP. Il y en aura d'autres en 2007. L'EVP est l'équivalent vingt pieds. Les nouveaux navires porte-conteneurs sont énormes, d'une hauteur correspond à 20 étages et d'une largeur correspond à 14 étages. Ils ont la même taille que les transports de troupe ultragros. Ce sont de très gros navires. Les entreprises assurant le transport des conteneurs doivent remplir ces navires. L'essentiel de leur cargaison sera composé de marchandises en vrac.

Au cours des 20 dernières années, la manutention des matériaux a passablement évolué. Le terminal que vous voyez dans le coin supérieur gauche de la photo se trouve dans le port d'Amsterdam. Par le passé, les navires étaient le plus souvent chargés et déchargés au moyen de grues placées d'un côté du navire. Leur forme en U permettait de les utiliser d'un bord ou de l'autre du navire. Le *NYK Apollo* est un navire de 5 000 EVP. Il peut charger ou décharger 350 conteneurs à l'heure. Ce terminal garantit un minimum de 250 conteneurs à l'heure à ses clients.

Dans les ports intérieurs, la manutention de conteneurs est très rapide et très efficace et fait concurrence à la manutention des marchandises en vrac. Le train que vous voyez au bas de la diapositive est exploité à contrat par Union Pacific pour le compte d'American President Lines, qui assure une liaison Chicago-Los Angeles six fois par jour. Un train de 100 wagons transportant 10 conteneurs chaque, cela fait beaucoup de marchandises.

J'en viens maintenant à la réglementation en question. Le texte qui nous intéresse relève de l'application de la Loi sur les douanes et porte le numéro tarifaire 9801.10.01. Celui-ci limite à 30 jours la durée de séjour en franchise au Canada d'un article importé. À l'occasion, l'Agence des services frontaliers envoie des mémorandums pour expliquer les modalités d'application de la réglementation et le mémorandum D3-1-5 autorise un retour connexe au port à partir du point d'origine. Si le conteneur est arrivé par Vancouver, il doit repartir par Vancouver. C'est là l'interprétation littérale de ce mémorandum. Vous ne pouvez organiser qu'un seul déplacement intérieur pour le ramener à ce point. J'y reviendrai plus tard.

Vient ensuite le mémorandum D3-7-1, le système canadien de vérification *a posteriori*, en vertu duquel une entreprise peut demander le statut d'exploitant de conteneurs en commun qui l'autorise à conserver au Canada un inventaire de conteneurs en franchise pendant 180 jours. Si le délai est plus long, il doit néanmoins être amélioré.

Commençons en prenant un exemple. Un importateur fait venir des marchandises par conteneur de Vancouver à Toronto, où il les décharge. Le conteneur est maintenant vide et peut servir à exporter d'autres marchandises. Imaginons qu'un chargement à l'exportation soit prévu à Saskatoon. Pour transporter des marchandises canadiennes dans ce conteneur étranger de Toronto à Saskatoon, vous avez droit à un déplacement. La ligne verte sur ce graphique représente le déchargement et le chargement ultérieur des marchandises destinées à l'exportation en route pour Vancouver. Le mémorandum D-3-1-5 précise que l'itinéraire doit être conforme et connexe à la direction d'où le conteneur est venu. Si c'est bien Vancouver, la loi l'autorise.

Let us suppose we have another scenario. That same importer brings a container to Toronto and there is an export load in Calgary. Unfortunately, that carrier only has a load going to Winnipeg and, say, maybe there is a second one available, for instance, Winnipeg to Regina and Regina to Calgary. Finally, as the green arrow shows, that export load is picked up in Calgary going back out through Vancouver; that is illegal.

Senator Phalen: I ask the question why?

Mr. Kosior: That is the interpretation of the law. You are only allowed one.

Senator Munson: Who made that offer?

Mr. Kosior: Good question, senator. It is in the regulations. I have the actual regulation.

Senator Mercer: Somebody before us.

The Chairman: That is why we are studying containers.

Senator Tkachuk: We did not even know there was a law, let alone who framed the law.

Senator Phalen: I do not want to interrupt you, but why do you have the picture there? What happens to the person who uses more than the one mode and goes to the second and third mode? Are there tariffs?

Mr. Kosior: They could be subjected to fines; seizure of the container.

Mr. Prentice: They also must be caught.

Mr. Kosior: That is right. That is your cheaters.

Mr. Prentice: Again, we do not have evidence of that, but anecdotally we know that things go on.

Mr. Kosior: What about a few more examples?

Once again, the importer brings it into Toronto but let us say there is an export load again in Saskatoon. We have a domestic load Toronto to Saskatoon but say there is an export load available in Saskatoon but it is going over to Europe. The shipper wants to move it through the port of Montreal instead. That is illegal. You cannot do that because it is not consistent and incidental to the original port of entry.

This slide is from of the study that Dr. Prentice and I did just before I joined the Manitoba government. The red line shows Canadian Tire movement and the blue line represents Maple Leaf Foods out of Brandon. Maple Leaf ships a lot of frozen pork to Asia. Here we have two different operations that could combine and work together. The dotted lines represent the empty movements.

Prenons maintenant un autre scénario. Le même importateur fait venir un conteneur à Toronto et il a un chargement à exporter qui se trouve à Calgary. Malheureusement, le transporteur n'a qu'un chargement qui va à Winnipeg et, peut-être, un second entre Winnipeg et Calgary, en passant par Regina. Enfin, comme le montre la flèche verte, ce chargement à l'exportation est ramassé à Calgary sur la route de retour à Vancouver. Nous sommes là dans l'illégalité.

Le sénateur Phalen : Je me demande pourquoi?

M. Kosior : C'est l'interprétation de la loi. Vous n'avez le droit qu'à un transport.

Le sénateur Munson : Qui a proposé cela?

M. Kosior : Bonne question, monsieur le sénateur. Cela figure dans le règlement. J'ai le texte ici.

Le sénateur Mercer : Quelqu'un avant nous.

La présidente : C'est pourquoi nous étudions le problème des conteneurs.

Le sénateur Tkachuk : Nous ignorions même qu'il y avait une loi, et encore moins qui en est l'auteur.

Le sénateur Phalen : Je ne veux pas vous interrompre, mais pourquoi cette illustration se trouve-t-elle ici? Qu'arrive-t-il à la personne qui utilise plus d'un itinéraire et qui passe au second et au troisième? Des droits de douane s'appliquent-ils?

M. Kosior : Elle pourrait se voir imposer une amende, ou le conteneur pourrait être saisi.

M. Prentice : Il faut aussi qu'elle se fasse prendre,

M. Kosior : C'est exact. C'est là que sont vos tricheurs.

M. Prentice : Une fois encore, nous n'en avons pas de preuve, mais nous savons que cela se pratique.

M. Kosior : Permettez-moi de vous donner quelques exemples de plus?

Une fois encore, l'importateur fait venir le conteneur à Toronto et, encore une fois, il y a un chargement destiné à l'exportation à Saskatoon. Nous nous retrouvons donc avec un chargement canadien entre Toronto et Saskatoon mais les marchandises destinées à l'exportation qui se trouvent à Saskatoon partent vers l'Europe. L'expéditeur souhaite donc les acheminer par le port de Montréal. C'est illégal. Vous ne pouvez pas faire cela, parce que ce n'est pas cohérent et connexe en regard du point d'entrée au pays du conteneur.

Cette diapositive provient de l'étude que M. Prentice et moi avons réalisée juste avant que j'aille travailler au gouvernement du Manitoba. La ligne rouge montre le nombre de transports réalisés par Canadian Tire et la bleue celle de Maple Leaf Foods à partir de Brandon. Maple Leaf expédie de grandes quantités de porc congelé en Asie. Nous avons donc ici deux activités différentes qui, au niveau du transport, pourraient être combinées et fonctionner de pair. Les lignes pointillées montrent les transports à vide.

Would it not be nice if we could combine their operations and save on fuel and movement, thereby saving rail capacity? Would it not be great if you could move that container, even if it is empty, from Saskatoon back to Winnipeg and to Brandon by rail and truck? However, that is illegal. You cannot backpedal from Saskatoon to Winnipeg.

Let us take a seafood example with Canadian Tire taking a container from Toronto, moving their own goods up to St. John's and bringing it back empty. The blue dot represents a refrigerated container. A seafood exporter could pull an empty container out of Halifax, move it up to St. John's, and then it would go off to Toronto.

That is the way it has to be done now. The dotted lines represent the empty movements. You can see wasted capacity and wasted space, which is very inefficient. If container laws were changed where one could complement the other, the operation could be nice and smooth.

In the Maple Leaf example I calculated 650 litres of fuel saved. In this example, because it moves by truck, you save 1,700 litres of fuel. Why can we not do that? If the container came in from Vancouver and went to Toronto, the movement from Toronto to St. John's and back is considered backpedalling again and is not technically allowed under the law.

This slide illustrates what the federal government is aspiring to, the Asia Pacific Gateway Initiative. They are putting $591 million into infrastructure improvements for the West. This is the vision.

In 1997, Dr. Prentice and I were in Edmonton for a research forum. I proposed that we turn Prince Rupert into a container port. I was almost laughed out of the room, but 10 years later that is exactly what is happening.

This slide illustrates that CN's target traffic is not north Canadian traffic; it is L.A. traffic. The American ports are getting quite plugged up so they want to get hold of that traffic. The Prince Rupert-northern China route is actually three days closer to the American and Canadian heartland than is Los Angeles. There is a tremendous opportunity for Canada, particularly Western Canada. Winnipeg is definitely the branch point which provides opportunity for Manitoba.

U.S. container cabotage laws allow 365 days. It can be duty free with any amount of movement anywhere in the States, and it does not have to exit the States at the port where it entered. They allow unfettered movement. You can move domestic freight. Any

N'aurions-nous pas avantage à combiner leurs activités et à économiser en carburant et en déplacements, réduisant en même temps la capacité de transport ferroviaire nécessaire? N'aurions nous pas avantage à transporter ce conteneur, même vide, de Saskatoon à Winnipeg et à Brandon par rail et par route? Toutefois, c'est illégal. Vous ne pouvez pas faire marche arrière de Saskatoon à Winnipeg.

Prenons un autre exemple combinant des transports de fruits de mer et de marchandises de Canadian Tire. Ce dernier achemine un conteneur de Toronto à St. John's pour y livrer ses propres marchandises et le fait revenir à vide. Le point bleu désigne un conteneur réfrigéré. Un exportateur de fruits de mer pourrait faire venir un conteneur vide de Halifax, l'amener à St. John's, et de là le diriger vers Toronto.

C'est la façon dont il faut procéder pour l'instant. Les lignes pointillées représentent les transports à vide. Vous pouvez constater la capacité et l'espace qui sont gaspillés, ce qui est très inefficace. Si la réglementation sur les conteneurs était modifiée, les deux types de transport pourraient se compléter et l'opération se dérouler en douceur.

Dans l'exemple de Maple Leaf, j'ai calculé une économie de 650 litres de carburant. Dans cet exemple, parce que les marchandises sont transportées par camion, vous économisez 1 700 litres de carburant. Pourquoi ne pouvons-nous pas faire ces économies? Si le conteneur vient de Vancouver et que sa destination est Toronto, son déplacement de Toronto à St. John's, aller-retour, est là encore considéré comme une marche arrière et n'est pas techniquement autorisé par la législation.

Cette diapositive montre ce que le gouvernement fédéral veut faire dans el cadre de l'Initiative de la porte d'entrée Asie-Pacifique. Il investit 591 millions de dollars pour améliorer les infrastructures dans l'Ouest. C'est la vision qu'il a de l'avenir.

En 1997, M. Prentice et moi nous trouvions à Edmonton pour assister à un forum de chercheurs. J'ai alors proposé que nous transformions Prince Rupert en port de conteneurs. Toute la salle a alors ri de moi, mais c'est exactement ce qui se produit dix ans plus tard.

Cette diapositive montre que le trafic marchandise qui intéresse le CN n'est pas celui à destination du nord du Canada, mais bien de Los Angeles. Les ports américains commencent à être très occupés et le CN veut donc une partie de ce trafic marchandise. La route maritime reliant le nord de la Chine à Prince Rupert permet d'atteindre l'intérieur des États-Unis et du Canada en trois jours de moins qu'à partir de Los Angeles. C'est là une occasion très importante pour le Canada, en particulier pour l'Ouest du pays. Winnipeg est manifestement le point de bifurcation qui offre des possibilités à l'économie du Manitoba.

La législation américaine sur le cabotage des conteneurs leur permet de circuler en franchise pendant 365 jours. Leurs déplacements pendant cette période ne sont pas limités aux États-Unis, et ils ne sont pas tenus de quitter les États-Unis par

amount of zigzag motion needed in order to pay for that freight is allowed in order to reduce the empty miles.

On the post audit system, let us have it so that we can include any domestic carrier with non-vessel operating common carriers, to which Dr. Prentice referred. A good example would be a web-based load broker or equipment broker, a person who does not own the equipment but is like a travel agent. They do the buying, selling, and provisioning of equipment for carriers.

Bring Canadian regulations in line with NAFTA. When we looked at the regulations, we saw that NAFTA considers marine containers on the same level as a pallet or a truck body. It is just a steel package, because it adds no value to the goods in it. They consider it a duty free item, even though it can cross borders. If NAFTA is in the spirit of that, our laws are a little behind in that case.

With regard to anticipated benefits, I have already said that we would save on empty movements. Reduced emissions would help us meet the Kyoto Protocol. With no empty movements you increase rail capacity. Many other countries are moving toward relaxed cabotage as a no-money-down way of increasing transportation capacity.

On capital retention, Canadian Tire and CN went overseas to procure their domestic containers because it is cheaper to buy a 53-foot container in Shanghai, China, ship it here and pay the duty than it is to buy one from a Canadian manufacturer. However, if they were allowed to use foreign containers for their movements, to work with a container line, they would not have to buy all those containers overseas. That is capital retention, which could go back to Canadian shareholders.

A revamped rate structure is important to Western Canada and shippers. CN did mention that if these laws were changed, it would change the way things operate, the way containers move. Traffic flow would change. Along with that, revamped rate structures could lead to much lower rates for Western agricultural shippers. It goes without saying that increased rail capacity reduces congestion. It results not only in an improved system, but also in labour efficiency. You are not spending a lot of money and wasting time, labour and effort on moving empty cars all over the place.

leur port d'arrivée. Cela permet des déplacements sans entrave. Vous pouvez utiliser ces conteneurs pour procéder à des expéditions locales. Vous pouvez faire faire à ces conteneurs tous les zigzags nécessaires pour couvrir leurs coûts d'utilisation tout ne réduisant le nombre de milles parcourus à vide.

Avec le système de vérification postérieure, intégrons cela de façon à pouvoir inclure tout transport intérieur avec des transports publics utilisant des réseaux de transport autre que maritime, dont M. Prentice vient de parler. Un bon exemple serait un courtier en chargement ou en équipement travaillent sur Internet, soit une personne qui n'est pas propriétaire de l'équipement mais qui agit comme un agent de voyage. Il procède à l'achat, à la vente et à la fourniture d'équipement aux transporteurs.

Rendons la réglementation canadienne conforme aux dispositions de l'ALENA. Quand nous examinons la réglementation, nous voyons que l'ALENA traite un conteneur maritime de la même façon qu'une palette ou une benne de camion. Il s'agit simplement d'un contenant en acier, parce qu'il ne confère aucune valeur aux biens qui s'y trouvent. C'est donc pour l'ALENA un article en franchise, même s'il peut franchir des frontières. Si la réglementation de l'ALENA va dans ce sens, notre législation a un peu de retard dans ce cas-ci.

En ce qui concerne les avantages anticipés, j'ai déjà indiqué que nous réaliserions des économies sur les transports à vide. La réduction des émissions nous aiderait également à atteindre les objectifs du Protocole de Kyoto. En éliminant les transports à vide, on accroît la capacité de transport ferroviaire. De nombreux autres pays adoptent une réglementation assouplie en matière de cabotage pour accroître leur capacité de transport sans avoir à investir.

Quant au maintien des investissements au Canada, il faut savoir que Canadian Tire et le CN sont allés à l'étranger pour acheter leurs conteneurs destinés au marché national parce qu'il est moins coûteux d'acheter un conteneur de 53 pieds à Shanghai, en Chine, de l'expédier ici et d'acquitter les droits que d'en acheter un auprès d'un fabricant canadien. Toutefois, s'ils étaient autorisés à utiliser des conteneurs étrangers pour leurs transports, pour collaborer avec des sociétés de transport par conteneurs, ils n'auraient pas à acheter tous ces conteneurs à l'étranger. C'est là une façon de maintenir les capitaux au Canada, dont pourraient profiter les actionnaires canadiens.

Il est important pour l'Ouest du pays, et pour les expéditeurs, de nous doter d'une structure tarifaire améliorée. Le CN a indiqué que si cette réglementation était changée, cela modifierait le mode de fonctionnement, la façon dont les conteneurs sont déplacés. Les flux de circulation pourraient être modifiés. De plus, des structures tarifaires améliorées pourraient entraîner des taux de transport beaucoup plus faibles pour les expéditeurs de produits agricoles de l'Ouest. Il va sans dire qu'une augmentation de la capacité de transport ferroviaire réduit la congestion. Tout cela se traduit non seulement par une amélioration des systèmes, mais également par une plus grande efficience de la main-d'œuvre. Vous ne dépensez plus d'argent ni ne gaspillez de temps, de main-d'œuvre et d'efforts à déplacer des wagons vides un peu partout.

I will conclude there and we will take your questions.

The Chairman: Thank you very much for your presentation.

In the 2005 report by Supply Chain Solutions International and the University of Manitoba Transport Institute, one proposal was to relax cabotage rules. The assumption behind the recommendation is that such an initiative could improve capacity and reduce fuel consumption in the intermodal system. What do you think could be the overall impact of freeing up capacity for Canadian shippers?

Mr. Prentice: Transportation is a derived demand. Whatever we have in terms of demand for transportation equipment is based on the flow. Clearly, if you can reduce the cost of transportation, people will ship more, so I can see it only as being positive. I am not sure we have the ability to put a hard number on how many containers would move, but we can certainly say that we will move in the right direction, that we will see more efficiency and better economics for all industries in shipping.

Mr. Kosior: The study you referred to was a case study analysis on what it would mean for one particular company. You are talking about network-level savings. We did calculate, for the western case, 650 litres, and in the eastern case, 1,700 litres of fuel savings. We recommended a network-level study beyond what we did, and I believe that is being done now by Transport Canada. I do not know whether that study is available yet, but I can put you in contact with the gentleman who is in charge of it.

That would involve looking at domestic freight east-west, container freight east-west, growth forecasting and so on. You would have to include in that rates, elasticity of demand for rates, et cetera.

These issues are a little more sophisticated than that. We will most likely have to wait for the outcome of that study and go beyond that.

The Chairman: Based on your studies, a positive consequence of relaxing Canada Customs regulations in Canada would be on the environmental front. You suggested that the environmental impact of container transportation would be reduced with more liberal customs rules.

The main reason behind my interpretation is your conviction, I suppose, that repositioning empty containers would be unnecessary in order to avoid customs duties if new rules are applied.

Could you provide us with concrete examples regarding the impact of new customs rules on our environment? What will the effect be on the reduction of emissions?

J'en ai terminé et je répondrai maintenant à vos questions.

La présidente : Merci beaucoup de votre présentation.

Dans le rapport de 2005 produit par Supply Chain Solutions International et le University of Manitoba Transport Institute, l'une des propositions visait à assouplir les règles sur le cabotage. L'hypothèse sous-tendant cette recommandation est qu'une telle initiative pourrait améliorer la capacité et réduire la consommation de carburant dans le système intermodal. Que pensez-vous de l'effet d'ensemble de la libération de capacités additionnelles pour les expéditeurs canadiens?

M. Prentice : La demande dans le secteur du transport est une demande dérivée. Quelle que soit la demande d'équipement de transport, elle est fonction de la densité de la circulation. Il est évident que si vous pouvez réduire les coûts de transport, les gens expédieront davantage de produits. À mes yeux, le résultat est uniquement favorable. Je ne suis pas certain que nous soyons en mesure de chiffrer le nombre de conteneurs que nous pourrions déplacer, mais nous pouvons certainement affirmer que ce serait aller dans la bonne direction, que cela nous permettrait d'obtenir plus d'efficiences et que tous les secteurs d'activités qui procèdent à des expéditions en profiteraient.

M. Kosior : L'étude à laquelle vous faites allusion était une étude de cas pour tenter de déterminer les répercussions éventuelles sur une entreprise précise. Nous parlons d'économies au niveau d'un réseau. Nous avons calculé, pour l'Ouest, des économies de 650 litres de carburant et de 1 700 litres dans l'Est. Nous avons recommandé qu'on réalise une étude au niveau du réseau, allant plus loin que celle que nous avons faite, et je crois savoir que c'est ce que fait actuellement Transports Canada. Je ne sais pas si cette étude est déjà disponible, mais je peux vous donner les coordonnées de la personne qui en est responsable.

Une telle étude supposerait de se pencher sur la circulation de marchandise au pays entre l'Est et l'Ouest, sur celle des marchandises transportées en conteneurs entre les deux régions, sur les prévisions de croissance, etc. L'étude devrait traiter des taux, de l'élasticité de la demande pour les taux, etc.

Ces questions sont un peu plus complexes que cela. Nous devrions probablement attendre les résultats de cette étude et pousser plus loin ensuite.

La présidente : D'après vos études, l'environnement profiterait de l'assouplissement de la réglementation douanière du Canada. Vous avez laissé entendre que les répercussions environnementales du transport de conteneurs seraient diminuées avec des règles douanières plus libérales.

Mon interprétation s'appuie, j'imagine, sur la conviction que vous avez que le repositionnement des conteneurs vides serait inutile pour éviter de devoir acquitter des droits de douane si les nouvelles règles sont appliquées.

Pourriez-vous nous donner des exemples concrets concernant les répercussions de nouvelles règles douanières sur notre environnement? Quels seraient leurs effets sur la réduction des émissions?

Mr. Prentice: This is an empirical question. We do not have the numbers because we have not completed that research. We have completed specific case studies where we looked at fuel savings without duplicating moves and repositioning empty containers. For example, we see empty containers moving through the Prairies towards Vancouver, and at the same time we have truckloads of products moving off the Prairies going to Vancouver to be loaded into these containers. At the same time, if you avoid additional trucking or rail moves, you will reduce emissions. It is axiomatic that will happen. Again, how much it will be reduced is an empirical question, but we know it is positive and heading in the right direction.

Mr. Kosior: There were some examples provided in the study we completed. With that were actual spreadsheet models for the case studies. In one case study, we calculated on the fuel savings. You can then take that and relate it to so many tonnes of emissions.

I think your interest is with respect to the total amount of reduction across Canada from these effects. That can be calculated, but that is involved in the study presently underway.

We can provide you the actual figures from each individual case study. I calculated 1,700 litres of fuel for that Toronto to St. John's trip. If we multiply that over X amount of moves the tonnage would be significant.

Senator Tkachuk: Do the railroads own the containers or do the companies that bring in the product own the containers. Who owns the containers in Canada?

Mr. Prentice: The international containers are owned by the shipping lines, although there are pool operators that lease containers as well. However, most containers are owned by lines such as NYK or OCL.

You will also see containers with the name of a trucking company written on the side of it, such as Yankee or some other name. CN has its own containers, but they are used for domestic moves only. They do not go overseas, and there is a reason for that. The containers moving internationally are standardized at 20 feet and 40 feet in order to fit into the cells of the ship and to get around narrow cities accessing Europe and other places. In North America, we have longer truck bodies measuring 53 feet. The difference, of course, of 13 feet extra capacity is not more weight but more bulk. Many of our products bulk out first; therefore, it is important for shippers to be able to use some of these bigger boxes.

To some degree we will see activity at the port converting goods from international containers to domestic containers. The reason for this is because three 40-foot containers will fit into two 53-foot containers and be moved inland. There are economics in

M. Prentice : C'est une question empirique. Nous n'avons pas de chiffres parce que nous n'avons pas terminé cette recherche. Nous avons procédé à des études de cas précises dans le cadre desquelles nous avons étudié les économies de carburant, sans dédoubler les déplacements et repositionner des conteneurs vides. C'est ainsi que nous voyons des conteneurs vides franchir les Prairies pour se rendre à Vancouver, et que nous avons en même temps des chargements de produits transportés par camion à partir des Prairies vers Vancouver pour y être chargés dans ces conteneurs. Si vous parvenez à réduire en même temps le volume de transport additionnel par camion ou par rail, vous allez réduire les émissions. Il est évident que c'est ce qui va se produire. Quant à préciser le volume de réduction, il s'agit là d'une question de nature empirique, mais nous savons qu'il est réel et qu'il va dans la bonne direction.

M. Kosior : L'étude que nous venons de terminer donne quelques exemples. Elle comporte des modèles réels sous forme de tableurs pour les études de cas. Pour l'une, nous avons calculé les économies de carburant. Vous pouvez utiliser ces économies pour aboutir au nombre de tonnes d'émissions.

Je comprends que vous vous intéressiez au montant total des réductions d'émissions dans l'ensemble du pays découlant d'éventuelles nouvelles règles. Il est possible de le calculer et c'est ce que fait l'étude en cours de réalisation.

Nous pouvons vous fournir les chiffres réels pour chaque étude de cas. J'ai calculé 1 700 litres de carburant pour un voyage de Toronto à St. John's. Si nous multiplions ce chiffre par le nombre de transports, le tonnage obtenu sera important.

Le sénateur Tkachuk : À qui appartiennent les conteneurs au Canada? Sont-ils la propriété des compagnies de chemin de fer ou des entreprises qui amènent les produits?

M. Prentice : Les conteneurs étrangers appartiennent aux compagnies de navigation, mais il y a aussi des exploitants de conteneurs en commun qui louent des conteneurs. Toutefois, la plupart des conteneurs appartiennent à des compagnies de navigation, comme NYK ou OCL.

Vous verrez également des conteneurs sur lesquels est inscrit le nom d'une entreprise de camionnage, comme Yankee, ou d'autres noms. Le CN a ses propres conteneurs, mais ils sont utilisés uniquement pour les transports à l'intérieur du pays. Ils ne vont pas à l'étranger et il y a une bonne raison à cela. Les conteneurs utilisés sur les lignes internationales sont normalisés à 20 et à 40 pieds pour s'adapter aux cales des navires et pour pouvoir les manœuvrer dans les villes aux rues étroites que l'on trouve en Europe et ailleurs dans le monde. En Amérique du Nord, nous avons des bennes de camion plus longues atteignant 53 pieds. La caractéristiques la plus intéressante conférée par la capacité additionnelle due à ses 13 pieds n'est pas le poids mais le volume de marchandises en vrac. Nombre de nos produits sont transportés en vrac au début et il est donc important pour les expéditeurs de pouvoir utiliser certains de ces contenants plus gros.

Nous allons voir, dans une certaine mesure, des entreprises faire passer les marchandises de conteneurs étrangers dans des conteneurs locaux. Il se trouve en effet que le contenu de trois conteneurs de 40 pieds permet de remplir deux conteneurs de

doing it that way. There are a range of people who own containers, but all the export or international ones are owned offshore.

Senator Tkachuk: Are those the ones restricted by the cabotage rules? Are there no restrictions on what domestic containers carry or when?

Mr. Prentice: No.

Senator Tkachuk: Does the domestic owner of a container benefit by restricting the number of international containers running around in the country that may be taking away business from his containers?

Mr. Prentice: That could be a possible interpretation. The other possible interpretation is that the railway does not make any money on containers; it makes money on moving goods. Whether the containers belong to them, which they have to pay for and finance, or they belong to someone else, my argument is they would be making more money using someone else's equipment rather than their own. When we talk to the railway companies, they do not seem very concerned about this issue. They would be happy to use someone else's equipment. The only restriction is it may not be 100 per cent as a result of the issue of bulk and the desire for the larger containers. We will continue seeing them used in any event.

Senator Tkachuk: How does that work? When Wal-Mart or Canadian Tire hauls in a product that heads down to Toronto and then it returns to port to meet the 180-day restriction, do they pay for that container's return costs?

Mr. Prentice: My understanding is it is an agreement between the railway and the ocean container line as to what the railway pays to take the container back empty. I do not believe it is the shipper.

Mr. Kosior: No, it is an agreement between the two carriers; it is not free.

Senator Tkachuk: I think we are all struggling to realize the advantage of having 180 days rather than 365 days. Is there any logical explanation for that 180-day rule?

Mr. Prentice: No one has ever explained to me why they chose 180 days. My guess is it was considered to be an ample amount of time. I think the issue is not so much the time in the country as it is the ability to move the container around in the country freely. I think those are the restrictions that are more binding and hurtful than the actual absolute days. After all, the container shipping lines want their equipment back as well, so they do not want their containers floating around forever in North America. They want

53 pieds pour transporter les marchandises vers l'intérieur des terres. C'est là une solution économique. Toute une gamme de gens sont propriétaires de conteneurs, mais ceux qui servent à l'exportation ou au commerce international appartiennent toujours à des étrangers.

Le sénateur Tkachuk : Il s'agit là de ceux dont les déplacements sont limités par les règles sur le cabotage? Les conteneurs servant au transport intérieur ne sont-ils soumis à aucune restriction concernant ce qu'ils transportent ou quand?

M. Prentice : Non.

Le sénateur Tkachuk : Est-ce que le propriétaire canadien d'un conteneur retire des avantages des restrictions imposées aux conteneurs étrangers circulant dans le pays qui pourraient autrement le priver d'un volume d'affaires?

M. Prentice : C'est là une interprétation possible. L'autre est que la compagnie de chemin de fer ne fait pas d'argent sur les conteneurs, mais sur les marchandises qu'elle transporte. Que les conteneurs lui appartiennent, et qu'elle doive alors les payer et les financer, ou qu'ils appartiennent à quelqu'un d'autre, je prétends qu'elle ferait plus d'argent en utilisant l'équipement de quelqu'un d'autre ou lieu du sien. Quand nous en avons parlé aux représentants des compagnies de chemin de fer, ils n'ont pas paru très préoccupés par cette question. Ils seraient ravis d'utiliser l'équipement de quelqu'un d'autre. La seule restriction est que ce résultat n'est peut-être pas imputable en totalité au commerce en vrac et à la volonté d'utiliser des conteneurs plus gros. Nous continuerons de toute façon à les voir utiliser.

Le sénateur Tkachuk : Comment cela fonctionne-t-il? Quand Wal-Mart ou Canadian Tire font venir un produit par conteneur jusqu'à Toronto puis renvoie ce dernier au port pour respecter la restriction de 180 jours, paient-t-ils le coût du retour du conteneur?

M. Prentice : Je crois savoir qu'il y a une entente entre les compagnies de chemin de fer et les sociétés océaniques de transport par conteneur précisant ce que paie la compagnie de chemin de fer pour ramener le conteneur vide. Je ne crois pas que cela soit à la charge de l'expéditeur.

M. Kosior : Non, c'est une entente entre deux transporteurs; ce n'est pas gratuit.

Le sénateur Tkachuk : Je crois que nous nous efforçons tous de saisir l'avantage d'un délai de 180 jours au lieu de 365 jours. Y a-t-il une explication logique à cette règle de 180 jours?

M. Prentice : Personne ne m'a jamais expliqué pourquoi c'est le seuil de 180 jours qui a été choisi. J'imagine qu'on a estimé que cela laissait suffisamment de temps. Je crois que la question n'est pas tant la durée pendant laquelle le conteneur peut rester au pays mais sa capacité à se déplacer librement à l'intérieur du pays. Je suis d'avis que ces restrictions sont plus contraignantes et plus pénalisantes que le nombre de jours en soi. Après tout, les sociétés de transport maritime par conteneurs veulent également récupérer

to see them back on the ships to make money for them, even though they will make some lease money.

Senator Tkachuk: How were the restrictions on what they carry back, when and in what routes decided? Are they decided by regulation as well? If so, what is the point of having those regulations in the first place?

Mr. Prentice: We have regulations on cabotage of trucking as well as on other modes of transportation. Some of them do not make a whole lot of sense.

In the case of containers, I think it was more a matter of at the time they were put in place; they thought it was appropriate to protect Canadian industry. That could have been the reason. The notion that only one shipment is allowed on the way to a port consistent with the way it is going is similar to the way the trucking cabotage regulations work. My guess is — and, again, I am speculating — is that they simply took the trucking-type regulations and applied them to containers as well.

Senator Tkachuk: I am intrigued by pulse crops loaded into containers. Do you see the day that regular number 1 wheat will be containerized and moved to ports?

Mr. Prentice: I have had an ongoing battle of the minds with the Canadian Wheat Board on this issue. I have been arguing for many years that this is what we should be doing in order to increase the value of farmer returns. As you may be aware, the quality of wheat changes depending on the soils and the climatic conditions across the Prairies. The same variety grown in Manitoba yields a different quality in Alberta. We have the ability to benefit from that if we market it smartly and brand name our wheat. My view is that containers would allow us the ability to literally have brand names for wheat and package it that way. The best example I can give is the Australians, who have allowed shippers to use containers for grain. They found a tremendous surge in the use of containers for shipping grain to Asian countries, so much so that the Australian Wheat Board became quite upset and finally regulated and closed down the amount they could ship. Part of the reason was that the shippers on the other end like to receive smaller container loads. It was easier for them to finance and interest rates in developing countries can be very high. There might be a pull on the marketing side as well.

The Canadian Wheat Board does fill some containers with grain. Some receiving countries want the grain in containers. A miller in Hong Kong for a long time has no capacity or space for receiving big shipments. They receive grain in containers but they move it in bulk all the way to the coast and then fill the containers at the coast and then out they go.

leur équipement, et elles ne veulent donc pas qu'il se promène indéfiniment dans toute l'Amérique du Nord. Elles veulent le récupérer à bord du navire pour le rentabiliser, même si elles font un peu d'argent en les louant.

Le sénateur Tkachuk : Quelles sont les restrictions qui s'imposent au voyage de retour, à son moment et à l'itinéraire choisi? Sont-elles aussi le fait de la réglementation? Si c'est le cas, quel intérêt offre ces règlements?

M. Prentice : Nous avons des règlements sur le cabotage par camion ainsi que pour d'autres modes de transports. Certains de ces règlements ne semblent pas très logiques.

Dans le cas des conteneurs, je crois que c'était une question plus d'actualité à l'époque où la réglementation a été adoptée. Les auteurs devaient juger utile de protéger l'industrie canadienne. Il se peut que cela ait été leur justification. Le fait de n'autoriser qu'une expédition pour le retour au port en utilisant un itinéraire cohérent avec celui de l'aller se rapproche du mode de fonctionnement de la réglementation sur le cabotage dans l'industrie du camionnage. J'imagine, et là encore, je ne fais qu'imaginer, qu'ils se sont contentés d'examiner la réglementation s'appliquant au camionnage et qu'ils l'ont également appliquée aux conteneurs.

Le sénateur Tkachuk : Je suis intrigué par les légumineuses transportées dans des conteneurs. Entrevoyez-vous le jour où du blé ordinaire nº 1 sera transporté par conteneurs jusqu'aux ports?

M. Prentice : Je suis en désaccord sur ce sujet avec la Commission canadienne du blé. Je prétends depuis plusieurs années que c'est ce que nous devrions faire pour accroître la valeur des rendements des agriculteurs. Comme vous le savez peut-être, la qualité du blé varie en fonction du sol et des conditions climatiques dans les Prairies. La même variété cultivée au Manitoba donne une qualité différence de ce qu'elle est en Alberta. Nous aurions la possibilité d'en profiter si nous commercialisions le blé de façon intelligente et si nous attachions une marque de commerce à notre blé. Je suis d'avis que les conteneurs nous permettraient littéralement de faire le marquage du blé et de l'emballer de cette façon. Le meilleur exemple que je peux vous donner est celui des Australiens, qui ont autorisé les expéditeurs à transporter le grain dans des conteneurs. Ils ont observé une forte hausse de l'utilisation des conteneurs pour expédier les grains vers les pays asiatiques, à tel point que la Commission australienne du blé n'a pas aimé la nouvelle situation et a fini par imposer un règlement réduisant les quantités pouvant être expédiées. Cela s'explique en partie par le fait que les expéditeurs à l'autre bout de la chaîne aiment recevoir des chargements plus petits en conteneurs. Ils sont plus faciles pour eux à financer et les taux d'intérêts dans les pays en développement peuvent être très élevés. Il peut donc y avoir un attrait du côté marketing également.

La Commission canadienne du blé remplit certains conteneurs de grain. Certains pays qui achètent notre grain le veulent en conteneurs. Une minoterie située à Hong Kong n'a pas souvent la capacité ou l'espace pour recevoir de grosses expéditions. Le grain est transporté en vrac jusqu'à la côté où il est transvasé dans des conteneurs avant de prendre la mer.

Senator Tkachuk: It seems to me that the day will come when a farmer will load his grain directly into a container or an inland terminal of some sort, bypass the elevator, work through an agent, and ship the grain directly to the market. To an orderly marketing person that might seem chaotic but as a market person I think would be highly efficient. How can we make that happen with the Canadian Wheat Board?

Mr. Prentice: We have had a battle of the wits over this issue. I noticed that the Wheat Board is becoming a little more open to the idea of using containers. They have actually talked to me a bit about this. Since there is a pending change in the Wheat Board and where they have no assets, containers would be the ideal way for them to go. In that way they might be able to survive best by moving grain in containers. The real point comes down to Canadians and our products. We have to face generic exports from Ukraine, Argentina and many other places. We have very good quality wheat but I do not see that we have truly maximized the value of it by looking at its inherent qualities and trying to find specialized markets. A well-known example is Warburton's which wants only a few specific varieties of wheat and only from the specific area of Manitoba and Saskatchewan. Warburton's pays a happy premium for that wheat because they get just what they want. That could be replicated and containers would allow us to do that in a better way. My view is that we should do it that way.

Senator Phalen: In your first diagram, you showed us the farm storage and in the second diagram, you showed us a container loaded for storage. You are saying then that you will eliminate farm storage. Will the container be right on the farm to accommodate that storage?

Mr. Prentice: We do not have the ability to do this now so we have not explored all the possibilities. Logically, farmers do not get paid for the storage as soon as they sell the grain; the storage is waste. Why would they not be better off to have containers come and use them right after harvest when you have to protect your crop, when the grain leaves, off goes the storage too. It would make sense.

Senator Phalen: They could have a container facility.

Mr. Prentice: Equipment has been developed independently to move containers around on farms. My guess is that farmers could have the storage because they still need a certain amount of storage to aerate and condition the crop. You cannot ship grain if it is not fit. Certainly, in years when we have a very large harvest,

Le sénateur Tkachuk : Il me semble que le jour viendra rapidement où nous verrons un agriculteur charger directement son grain dans un conteneur où dans un terminal terrestre de quelque nature que ce soit, laissant de côté le silo, collaborer avec un agent et expédier son grain directement sur le marché. Cela peut paraître chaotique pour quelqu'un travaillant dans le domaine du marketing, mais cela me paraît très efficient pour un spécialiste du marché. Comment pouvons-nous en arriver là avec la Commission canadienne du blé?

M. Prentice : C'est un sujet avec lequel nous avons joué au plus fin. J'ai remarqué que la Commission canadienne du blé fait preuve d'un peu plus d'ouverture à l'idée d'utiliser des conteneurs. En vérité, ils m'en ont parlé un peu. Comme des modifications sont en cours à la Commission canadienne du blé et comme ils n'ont aucun actif, les conteneurs constitueraient une solution idéale pour eux. De cette façon, leurs chances de survie seraient meilleures en transportant le grain en conteneurs. Cela concerne nos produits et c'est aux Canadiens de trancher. Nous devons faire face aux exportations génériques en provenant d'Ukraine, d'Argentine et de nombreux autres pays. Nous avons un blé de très bonne qualité mais il ne me semble pas que nous ayons maximisé sa valeur en étudiant ses qualités inhérentes et en essayant de trouver des marchés spécialisés. Un exemple connu en la matière est celui de Warburton qui ne veut que quelques variétés précises de blé, provenant de régions spécifiques du Manitoba et de la Saskatchewan. Warburton paie volontiers une prime pour ce blé parce que c'est précisément ce qu'elle veut. Il serait possible de faire la même chose avec d'autres clients et l'assouplissement des règles concernant les conteneurs nous permettrait de mieux le faire. Je suis d'avis que nous devrions le faire de toute façon.

Le sénateur Phalen : Sur votre premier diagramme, vous nous avez montré les installations d'entreposage à la ferme et sur le second un conteneur chargé pour être entreposé. Vous dites que vous élimineriez l'entreposage à la ferme. Le conteneur serait-il amené directement sur la ferme pour permettre cet entreposage?

M. Prentice : Nous ne sommes pas en mesure de procéder de cette façon maintenant et nous n'avons donc pas étudié cette possibilité. De façon logique, les agriculteurs ne sont pas payés pour l'entreposage dès qu'ils vendent leur grain; l'entreposage est une perte. N'auraient-ils pas avantage à ce que les conteneurs viennent jusqu'à eux et à les utiliser immédiatement après la récolte quand ils doivent la protéger. Quand le grain part, les coûts d'entreposage disparaissent également. Cela serait logique.

Le sénateur Phalen : Ils pourraient s'équiper pour remplir des conteneurs.

M. Prentice : De l'équipement a été mis au point de façon indépendante pour déplacer des conteneurs sur les fermes. Je suis d'avis que les agriculteurs pourraient faire l'entreposage parce qu'ils ont besoin encore d'un certain espace d'entreposage pour aérer et conditionner la récolte. Vous ne pouvez pas expédier du

containers would come in and add extra storage. They might well fit into the way that farmers would change their systems.

Senator Phalen: You would eliminate the elevator.

Mr. Prentice: The elevator might still play a role. I like to use the analogy that there is single malt and there is blended scotch. Some people will like to buy specific grain with the variety and location and some will want to receive the same blend every time. The elevators might play a role but they will have to earn the right by providing a service that people want.

Senator Phalen: Is there a heavy cost to the farmer for the container-loading system?

Mr. Prentice: There is some cost that they do not have now but I do not think it would be excessive. It is quite simple to fill a container with grain. It is not a sophisticated system.

Senator Phalen: Would the cabotage rules affect the number of containers available for inland producers?

Mr. Prentice: That would be the biggest advantage. You would have a non-vehicle operating common carrier system whereby as soon as farmers would want containers, they could email the supplier or contact them on the website and have a container delivered.

Senator Phalen: There is no shortage of containers.

Mr. Prentice: That is right. It is simply a matter of getting them when you want them.

Senator Phalen: You raised the subject of revenue cap imposed on the railways under the Canada Transportation Act. The revenue cap limit is the revenue that the railway can earn from grain transportation. Can you tell us the rationale behind the revenue cap?

Mr. Prentice: At one time before the revenue cap, we had a regulated system of rates for moving grain by rail to the ports. As to what they can charge, I do not know the exact number. Perhaps it is $35 per tonne or something in that neighbourhood. The review by former Justice Estey resulted in deregulation of the rates but in order to protect the farmers, they imposed a revenue cap on the maximum earnings you can make adjusted by the volume you move and the distances you move. If you go over that revenue, then you pay a big fine. This means that the railways can charge anything they want to move the grain by rail but they cannot charge more than the aggregate total of this revenue cap. I believe the unfortunate side effect is that containerized grain was caught up in that cap. It was not part of the intended protection but it is there as well. I am told that there is an adjustment after the fact whereby the extra cost for the containers does get

grain s'il ne respecte pas les exigences. Il est certain qu'au cours des années de récolte très abondante, il serait possible de faire venir des conteneurs à la ferme et cela offrirait un espace d'entreposage additionnel. C'est là une pratique qui pourrait fort bien s'intégrer aux modifications apportées par les agriculteurs à leurs systèmes.

Le sénateur Phalen : Vous éliminieriez les silos.

M. Prentice : Les silos peuvent encore jouer un rôle. J'aime utiliser l'analogie suivante : il y a le simple malt et il y a les whiskys qui sont le résultat de mélanges. Certains souhaitent acheter des grains précis de telle variété et de tel endroit et veulent toujours obtenir le même produit. Les silos peuvent jouer un rôle mais ils devront se justifier en fournissant un service répondant aux besoins des gens.

Le sénateur Phalen : Un système de chargement de conteneurs est-il très coûteux pour l'agriculteur?

M. Prentice : Cet équipement a un coût, qu'ils n'ont pas à supporter maintenant, mais je ne crois pas qu'il soit excessif. Il est relativement simple de remplir un conteneur avec du grain. On n'a pas besoin d'un système sophistiqué.

Le sénateur Phalen : Les règles sur le cabotage auraient-elles des répercussions sur le nombre de conteneurs disponibles pour les producteurs de l'intérieur des terres?

M. Prentice : Ce serait l'avantage le plus important. Vous auriez un système de transport public utilisant des réseaux de transport autres que maritimes avec lequel, dès qu'un agriculteur veut un conteneur, il envoie un courriel au fournisseur ou formule sa demande sur un site Web et le conteneur lui est livré.

Le sénateur Phalen : Il n'y a pas de pénurie de conteneurs.

M. Prentice : C'est exact. Il s'agit simplement de l'acheminer où vous le voulez.

Le sénateur Phalen : Vous avez soulevé la question du plafonnement des recettes imposé aux compagnies de chemin de fer par la Loi sur les transports au Canada. Cela concerne donc le revenu maximum que la compagnie de chemin de fer peut retirer du transport des grains. Pouvez-vous nous donner la justification de ce plafonnement des recettes?

M. Prentice : À une époque, avant le plafonnement des recettes, nous avions un système réglementé de taux pour transporter les grains par rail jusqu'aux ports. Quand à ce qu'il en coûte, je ne connais pas le chiffre exact. Ce devrait être autour de 35 $ par tonne. L'examen auquel a procédé l'ancien juge Estey a abouti à la déréglementation des taux mais, pour protéger les agriculteurs, les responsables de la réglementation ont imposé un plafonnement des recettes sur les gains maximums que vous pouvez faire en fonction du volume que vous transportez et de la distance parcourue. Si vous dépassez ces recettes, vous avez à payer une lourde amende. Cela signifie que les compagnies de chemin de fer peuvent facturer le montant qui leur convient pour transporter le grain par rail mais qu'elles ne peuvent pas facturer plus que le total agrégé de ces recettes plafonnées. L'effet secondaire malheureux est que les grains conteneurisés sont

factored back into the railways so they do not lose money. However, it does not create an incentive to try to encourage the use of containers by the railways.

Senator Phalen: Do you recommend eliminating the revenue cap?

Mr. Prentice: At minimum I would recommend that containerized grain be removed from the revenue cap because there is no need for that protection for the farmers. They are already protected by the impact of the big ocean liners or carries to negotiate rates.

Senator Phalen: What would the farmer realize if that cap were removed?

Mr. Prentice: One thing would be better service because there is more incentive to try to bring containers to them. If you speak with the people selling pulse crops, you will hear that they are not worried about the revenue cap. They want the service and are happy to pay what it costs for containers. I do not think there would be an impact to farmers.

Senator Zimmer: Your presentation was interesting and revealing. I want you both to know I was talking to Lyle Bower, General Manager of the Winnipeg Blue Bombers. I told him you were presenting and he said we should have faith and keep the faith that the Blue Bombers will be in the Grey Cup on November 19. He wanted me to pass that along.

In your paper, Dr. Prentice, on the restriction of value-added agriculture exports, you talk about containerized grain and bulk shipments. You indicated that containerized grain costs more to move than bulk shipments of grain on trains. Why is that?

Mr. Prentice: It costs more if you are looking at the actual transportation cost. However, we have to recognize that a container is both the storage unit and the transportation unit, and there different amount of handling that goes on. In order for the grain to reach the ship, it has to move off the train into a terminal, and then out of the terminal and back into the ship. There is a lot of handling and storage in the bulk system, and that is charged differently.

If you look at the true comparison of the cost between containerization and bulk, you find that they are very competitive. In fact, we have seen lower costs for the containerized system. Just looking at one aspect of the cost is misleading; you must look at the total cost.

soumis à ce plafonnement. Il n'était pas concerné par la protection demandée au départ mais c'est bien le cas maintenant. On m'explique que des ajustements sont apportés après coup quand les coûts additionnels des conteneurs sont pris en compte par les compagnies de chemin de fer pour s'assurer qu'elles ne perdent pas d'argent. Toutefois, cela ne met pas en place de mesures incitatives pour tenter de favoriser l'utilisation des conteneurs par les compagnies de chemin de fer.

Le sénateur Phalen : Recommandez-vous d'éliminer le plafonnement des recettes?

M. Prentice : Je recommanderais pour le moins que les recettes du grain transporté par conteneurs n'entrent plus dans le calcul du plafonnement parce que les agriculteurs n'ont pas besoin de cette protection. Ils sont déjà protégés par les grands transporteurs transocéaniques qui négocient les tarifs.

Le sénateur Phalen : Quels seraient les avantages pour les agriculteurs si ce plafonnement était retiré?

M. Prentice : L'un de ceux-ci serait un meilleur service parce qu'il y aurait davantage d'incitatifs à essayer de mettre des conteneurs à leur disposition. Si vous parlez aux gens qui vendent les légumineuses, ils vous diront qu'ils ne s'inquiètent pas du plafonnement des recettes. Ils veulent bénéficier du service et sont contents de payer les coûts des conteneurs. Je ne crois pas qu'il y aurait des répercussions sur les agriculteurs.

Le sénateur Zimmer : Votre présentation était intéressante et enrichissante. Je tiens à ce que vous sachiez tous les deux que j'ai parlé à Lyle Bower, directeur général de Winnipeg Blue Bombers. Je lui ai dit que vous alliez nous faire une présentation et, selon lui, nous pouvons vous faire confiance, et avoir confiance que les Blue Bombers gagneront la Coupe Grey le 19 novembre. Il m'a demandé de vous transmettre le message.

Dans votre document, monsieur Prentice, au sujet des restrictions touchant les exportations de produits agricoles à valeur ajoutée, vous traitez du grain transporté par conteneurs et des expéditions en vrac. Vous précisez que le grain transporté par conteneurs coûte plus cher à déplacer que le grain expédié en vrac par train. Pourquoi en est-il ainsi?

M. Prentice : Cela coûte plus cher si vous examinez les coûts réels de transport. Toutefois, il faut tenir compte du fait qu'un conteneur est à la fois une unité d'entreposage et de transport, et cela entraîne des montants différents de manutention. Pour que le grain parvienne au navire, il doit être déchargé dans un terminal puis acheminé du terminal à bord du navire. Le système de transport en vrac s'accompagne donc de beaucoup de manutention et d'entreposage, et cela entraîne des coûts différents.

Si vous procédez à une comparaison réelle de coût entre la conteneurisation et le transport en vrac, vous constaterez alors que les deux solutions sont très concurrentielles. Dans la pratique, nous avons observé des coûts plus faibles pour le système de transport par conteneurs. Ne tenir compte que d'un aspect des coûts est trompeur, il faut prendre en compte les coûts totaux.

Senator Zimmer: Why does grain in containers generate more revenue per tonne than the bulk system?

Mr. Prentice: If you can get a higher price for the product you are selling because you can provide more precise quality, you should be able to earn more revenues. This is the case with some kind of specialized product — be it organic wheat or pulse crops and so on.

Senator Zimmer: Your research suggests that relaxing customs regulations in Canada would likely result in more container capacity available to Canadian shippers. I have three questions in that area.

In what Canadian production sectors is there a latent demand for container capacity?

Mr. Prentice: We see this in terms of moving grain, such as the pulse crops. The answer comes back to the derived demand of transportation. If the costs are lower and the service is there, you will see more people wanting to use the service. It is not just grain and raw materials. Anyone who is using a container, any manufacturer that is not in the immediate vicinity of the ports will have a benefit. It is very widespread.

Senator Zimmer: Is there more demand for domestic or export movements?

Mr. Prentice: It is an integrated market. Even when we bring product in and it is imported, it comes into Canada and is then distributed around Canada. For example, we mentioned Canadian Tire; the product arrives in their warehouse but then it moves out of the warehouse back out to other regional centres, so you have domestic and international distribution combined.

A big part of the benefits of changing cabotage will accrue to the domestic distribution because it will make more effective use of those vehicles within Canada.

Senator Zimmer: What range of increases in capacity for Canadian shippers do you expect might result from relaxing the customs regulations on international container equipment?

Mr. Prentice: That is a good question. I do not know that we have an answer to that; it is an empirical question.

We know that many empty moves occur, so I suppose you could simply say filling more of those containers. We should have our heads in the clouds that every container will be filled all the time; there will still be empty moves. However, if we can reduce the amount of empty moves, that will increase the capacity by that amount.

Le sénateur Zimmer : Pourquoi le grain transporté par conteneurs générerait-il des recettes plus importantes par tonnes que celui qui est transporté en vrac?

M. Prentice : Si vous pouvez obtenir un meilleur prix pour le produit que vous vendez parce que vous pouvez définir sa qualité de façon plus précise, vous pouvez alors augmenter vos recettes. C'est le cas avec certains types de produits spécialisés, qu'il s'agisse du blé organique ou des légumineuses, etc.

Le sénateur Zimmer : Votre recherche laisse entendre que l'assouplissement de la réglementation douanière au Canada se traduirait probablement par une augmentation de la capacité de transport par conteneur pour les exportateurs canadiens. J'ai trois questions à ce sujet.

Dans quels secteurs de production de l'économie canadienne y a-t-il une demande latente de capacité de transport par conteneur?

M. Prentice : Nous nous intéressons à cette question pour le transport de grains, comme les légumineuses. La réponse découle de la demande dérivée de transport. Si les coûts sont plus faibles et que le service est offert, vous observerez qu'un plus grand nombre de gens veulent utiliser le service. Cela ne concerne pas uniquement les grains et les matières premières. Tous ceux qui utilisent des conteneurs, comme des fabricants qui ne sont pas à proximité immédiate des ports, en retireront des avantages. Ces avantages sont très répandus.

Le sénateur Zimmer : La demande est-elle plus forte pour les transports au pays ou à l'exportation?

M. Prentice : C'est un marché intégré. Même quand nous faisons venir un produit, qui est donc importé, il entre au Canada et est ensuite distribué partout au pays. C'est ainsi que nous avons fait état de Canadian Tire; les produits arrivent à leur entrepôt mais sont ensuite transportés vers d'autres centres régionaux. Les activités nationales et internationales de distribution sont donc combinées.

Une grande partie des avantages découlant de la modification des règles sur le cabotage irait à la distribution sur le territoire national parce qu'elle permet de faire une utilisation plus efficace de ces véhicules au Canada.

Le sénateur Zimmer : À votre avis, quel serait l'ordre de grandeur des augmentations de capacité de transport mises à la disposition des exportateurs canadiens à la suite de l'assouplissement de la réglementation douanière sur les conteneurs étrangers?

M. Prentice : C'est une bonne question. C'est une question empirique et, à ma connaissance, nous n'avons pas la réponse.

Nous savons que beaucoup de conteneurs sont déplacés à vide et je suppose donc qu'on pourrait tout simplement dire qu'il s'agirait de remplir un plus grand nombre de ces conteneurs. Il serait illusoire de croire que tous les conteneurs seront remplis en tout temps, il y en aura encore qui voyageront à vide. Toutefois, si nous pouvons réduire le nombre de déplacements à vide, nous augmenterons la capacité de transport de cette quantité.

Senator Mercer: I am from Nova Scotia, so my interest is in the East Coast. You did not spend a lot of time talking about the East Coast, but we will get to another special interest that I have.

When a container is used for grain, can it be used for something else afterward?

Mr. Prentice: Yes. Typically, you put a plastic liner inside the container.

Senator Mercer: You have bags of grain in containers.

Mr. Prentice: Yes, it is essentially a big baggy and you fill it up.

Senator Mercer: In your presentation, you talked about the potential winners and losers for a new container cabotage regime. You missed a couple of the losers.

Mr. Prentice: I am sorry; which ones?

Senator Mercer: You missed one, in particular. Using containers means that the manufacturers of grain cars, particularly the plant in Trenton, Nova Scotia, lose a lot of business because containers are not made in the same place as hopper cars. Unless we are shipping the grain to the extremities of Churchill, Vancouver, Halifax or Montreal and then filling the containers with the grain in those locations, that has a potential economic impact on the East Coast. I am sure that the Minister of Foreign Affairs, who represents Trenton, Nova Scotia, would not be too happy about that situation. That is a political problem.

I am concerned about the number of empty containers moving around the country. We have this regulated so that we are forcing people to move empty containers. Do we tax them when they do it? What looks logical on the map does not look logical on the balance sheet. Am I correct?

Mr. Prentice: Let me answer your first question about the hopper cars. I do not envision that we will necessarily move away from using them completely. Even in 2040, we still may be using hopper cars for domestic moves for people who are set up for them. I do not see them going away. Certainly, hopper cars will be in demand for potash and other products that can use hopper cars. I do not see that as being all that negative.

In terms of the plan, there will be a desire for more platforms to move containers. It is just a different kind of rail car as opposed to a hopper car. We may not see the same negative impacts at the works that you have mentioned just because of containers.

Le sénateur Mercer : Je viens de Nouvelle-Écosse et je m'intéresse donc à la côte est. Vous n'avez pas consacré beaucoup de temps à parler de la côte est, mais je vais aborder une autre question qui m'intéresse.

Quand un conteneur sert au transport du grain, peut-il être utilisé pour transporter autre chose par la suite?

M. Prentice : Oui. En règle générale, on place une doublure en plastique à l'intérieur du conteneur.

Le sénateur Mercer : Vous avez des sacs de grain dans les conteneurs.

M. Prentice : Oui, on peut les décrire comme un grand sac que l'on remplit.

Le sénateur Mercer : Dans votre présentation, vous avez parlé de ceux qui pourraient être avantagés et désavantagés par un nouveau régime de cabotage des conteneurs. Vous avez oublié quelques perdants.

M. Prentice : J'en suis navré; lesquels?

Le sénateur Mercer : Il y en a un en particulier dont vous n'avez pas parlé. Le fait d'utiliser des conteneurs signifie que les fabricants de wagons à céréales, en particulier l'usine de Trenton, en Nouvelle-Écosse, perdraient beaucoup de contrats parce que les conteneurs ne sont pas fabriqués au même endroit que les wagons-trémies. À moins que vous n'expédiiez le grain aux extrémités du pays comme Churchill, Vancouver, Halifax ou Montréal, en remplissant les conteneurs de grain à ces endroits, cela a des effets économiques éventuels sur la côte est. Je suis convaincu que le ministre des Affaires étrangères, qui représente la circonscription de Trenton, en Nouvelle-Écosse, ne serait pas trop ravi de cette situation. C'est un problème politique.

Je suis préoccupé par le nombre de conteneurs vides se déplaçant à travers le pays. Nous avons une réglementation qui contraint les gens à déplacer des conteneurs vides. Sont-ils imposés quand ils le font? Ce qui semble logique en théorie ne les pas toujours dans la pratique. Ai-je raison?

M. Prentice : Permettez-moi de commencer par répondre à votre première question sur les wagons-trémies. Je ne crois pas qu'un tel changement de politique provoquerait l'abandon complet de l'utilisation de ces wagons. Même en 2040, nous pourrions encore fort bien utiliser des wagons-trémies pour assurer les transports locaux dans le cas d'entreprises qui sont équipées pour un tel système. Je ne les imagine pas disparaissant. Il est certain qu'il y aura une demande de wagons-trémies pour la potasse et pour d'autres produits qui peuvent les utiliser. Le résultat ne me paraît pas aussi négatif que cela.

Pour en venir à l'usine, le marché cherchera davantage de plates-formes pour transporter des conteneurs. C'est tout simplement un type différent de wagon de chemin de fer par opposition à un wagon-trémie. Nous pourrions fort bien ne pas observer les mêmes effets néfastes dans la réalité que ceux que vous avez mentionnés à cause des conteneurs.

Senator Mercer: We talked about the movement of empty containers. On the map, from business point of view, it looks logical that you would make the stops to fill up the container. However, it appears, because of regulation and taxation, that it does not look so smart on the balance sheet. Is that correct?

Dr. Kosior: On the balance sheet, no. For every container that comes in, it only moves partially the way back. There is a three-to-one ratio of empty containers moving out of Vancouver. On the export side, it is three; on the import side, it is one. Those containers have to come from somewhere and a lot of them come up through the States; however, they are empty and they all allowed to cross the border that way. Logically, when you have a domestic load coming up from the States and it is going by truck, then it could just as easily go in a container on a rail car, or even on a truck for that matter.

I do not want to throw out a number and then be cornered for it, but we could reduce a large percentage of empty moves. Mr. Prentice mentioned the works in Trenton where they could easily make chassis rail cars.

In the next five to 10 years, CN will want to renew a large portion of its deck fleet. The first generation of container rail cars, which are only single stack, will need to be replaced. Those are light rail cars, meaning they cannot take 265,000 pounds. They will need heavy-haul cars, double-stack cars, and the well cars. There are single platform cars and then ones that can sit in the belly of these cars.

Mr. Prentice: To answer your question, what we are doing simply does not make any sense. It does not make any logical sense to restrict these movements.

Senator Mercer: I like your analysis and I like to know the fact that CN will have to replace a number of its containers.

Dr. Kosior: Do not make hopper cars make intermodal cars.

Senator Mercer: That is always an issue; but CN is now a North American company and no longer a Canadian company. I suspect that the pressure will be on to have the rail cars made south of the border. The advantages may not be there to make them in Trenton, Nova Scotia, where I would like to see them made.

You both referenced the backlog at Vancouver. Of course, there is no backlog at Prince Rupert until it is open, but it will be backlogged soon. In your studies, have you analyzed the use of East Coast ports to help solve that problem?

We heard testimony from other witnesses about taking the post-Panama ships through the Suez Canal to Halifax then moving them inland from Halifax, where we are closer to the Eastern seaboard markets of the United States.

Le sénateur Mercer : Nous avons parlé du déplacement de conteneurs vides. En théorie, d'un point de vue d'affaire, il serait logique de faire des arrêts pour remplir ces conteneurs. Il semble toutefois que, du fait de la réglementation et de la fiscalité, cela ne paraisse pas si malin au bout du compte. Est-ce exact?

M. Kosior : Au bout du compte, non. Pour chaque conteneur qui arrive, on ne fait que reculer un peu. Le ratio de conteneurs vides sortant de Vancouver est de trois sur un, trois pour l'exportation et un pour l'importation. Ces conteneurs viennent de quelque part et beaucoup d'entre eux proviennent des États-Unis. Toutefois, ils sont vides et ils ont tous le droit de franchir la frontière à vide. Logiquement, quand des marchandises viennent au pays en provenance des États-Unis et qu'elles le font par camion, il serait tout aussi facile d'utiliser un conteneur ou un wagon de chemin de fer, ou même un camion dans un tel cas.

Je ne veux pas jeter des chiffres en l'air et être coincé ensuite, mais nous pourrions réduire les transports à vide dans un large pourcentage. M. Prentice a fait état du travail qui se fait à Trenton, où il serait facile faire des châssis pour wagons de chemin de fer.

Dans les cinq à dix ans à venir, le CN va vouloir renouveler une partie importante de sa flotte de plates-formes. La première génération de wagons pour conteneurs, qui ne permettent qu'un étage, devra être remplacée. Ce sont des wagons légers qui ne peuvent supporter plus de 265 000 livres. Le CN aura besoin de wagons gros porteurs, de wagons à deux niveaux et de wagons plats surbaissés. Ce sont des wagons à plate-forme simple sur laquelle on peut poser des conteneurs.

M. Prentice : Pour répondre à votre question, la façon dont nous procédons n'est tout simplement pas logique. Il n'y a pas de bonnes raisons pour limiter ces déplacements.

Le sénateur Mercer : J'aime votre analyse et je suis content d'apprendre que le CN devra remplacer un certain nombre de ses conteneurs.

M. Kosior : Ne fabriquez pas des wagons-trémies mais des wagons intermodaux.

Le sénateur Mercer : C'est toujours une question non réglée, mais le CN est maintenant une entreprise nord-américaine et non plus canadienne. J'imagine qu'il sera soumis à des pressions pour que les wagons soient fabriqués au sud de la frontière. Il pourrait ne pas y avoir d'avantage à les fabriquer à Trenton, en Nouvelle-Écosse, où moi je voudrais les voir fabriquer.

Vous avez tous deux fait référence au retard accumulé à Vancouver. Il n'y a pas encore bien sûr de retard accumulé à Prince Rupert puisque les installations ne sont pas encore ouvertes, mais cela viendra sous peu. Dans vos travaux, avez-vous cherché à savoir si le recours au port de la côte est pourrait contribuer à résoudre ce problème?

D'autres témoins nous ont parlé des navires d'un tonnage supérieur à celui des navires empruntant le canal de Panama qui se rendraient à Halifax en passant par le canal de Suez. Il suffirait ensuite d'acheminer les marchandises vers l'intérieur à partir de Halifax, qui est plus proche des marchés de la côte est des États-Unis.

Mr. Prentice: Logic suggests this will happen, especially as India becomes a bigger player. India is closer to North America coming through the Suez than going the other way. I would suspect there is very good news in the future for the growth of Halifax.

Senator Mercer: I think the widening of the Panama Canal is very good news for Canada. The widening would also draw China and Taiwan closer to the East Coast.

Mr. Prentice: Yes, today the containers are off-loaded on the West Coast and sent to the markets in the East by rail. It is always so much less expensive to go by sea. I would say, yes, the bottle neck is the Panama Canal. Incidentally I understand the Nicaraguans are also interested.

Senator Mercer: I should point out that we have no waiting in Halifax. We can service people right away. We are only working at 40 per cent capacity. We have as much capacity vacant in Halifax as Prince Rupert will have when they come on line. We are ready for business.

Mr. Prentice: I believe Port Hawkesbury is as well.

Senator Mercer: Yes. It is a huge, deep terminal that has been able to bring in the large tankers over the years.

Dr. Kosior: Mr. Prentice forgot to mention one thing. China has a "go west" policy. There are nine provinces bordering the Pacific Ocean. It was easy for those states to get all the manufacturing because they were so close to ports. Most of the manufacturing is within 100 kilometres of those Chinese ports, but with all the wealth they have now they are moving outward towards Western China for additional manufacturing. They are spending all their newfound wealth on revamping their highway and rail system and building 18 intermodal state-of-the-art centres. They will be going, not across the ocean but across by rail, the great Silk Route, where they will terminate in Europe, and in the Mediterranean. As to Halifax, they will be coming through Halifax and New York. Halifax is the deep-water port and those ships are getting so much bigger. Forget New York dredging; it will not be able to keep up with it. Halifax is on the horizon and within 10 years, it could be a bigger player, dare I say than New York.

Senator Mercer: I am glad to hear that.

Senator Zimmer: Do you see the same possibilities with Churchill based on when it is not iced over? Second, what are the possibilities for the inland port of Winnipeg and also Saskatoon?

Mr. Prentice: The one aspect of Churchill comes down to the issue of ice. We do not know where global warming is going. It could well be that Churchill becomes a year-round port within the not-too-distant future. I may not be around to see it but certainly,

M. Prentice : La logique laisse entendre que cela se produira, en particulier quand le volume des échanges avec l'Inde augmentera. La distance entre l'Inde et l'Amérique du Nord est plus courte en passant par le canal de Suez que par toute autre voie maritime. Je crois que c'est là une très bonne nouvelle pour la croissance à venir de Halifax.

Le sénateur Mercer : Je crois que l'élargissement du canal de Panama est une très bonne nouvelle pour le Canada. L'élargissement aura aussi pour effet de rapprocher la Chine et Taïwan de la côte est.

M. Prentice : Oui, aujourd'hui, les conteneurs sont déchargés sur la côte est et acheminés par voie ferrée vers les marchés de l'Est. Le transport maritime est toujours beaucoup moins coûteux. Effectivement, je suis d'avis que le goulot d'étranglement est le canal de Panama. En passant, je crois savoir que les Nicaraguayens sont également intéressés.

Le sénateur Mercer : Je dois préciser qu'il n'y a pas de délai à Halifax. Nous pouvons assurer les services immédiatement. Nous n'y travaillons qu'à 40 p. 100 de notre capacité. Notre capacité disponible à Halifax correspond à celle de Prince Rupert quand les installations entreront en service. Nous sommes prêts à faire des affaires.

M. Prentice : Je crois que Port Hawkesbury l'est aussi.

Le sénateur Mercer : Oui. C'est un terminal énorme en eau profonde qui est parvenu à attirer d'énormes pétroliers au cours des années.

M. Kosior : M. Prentice a oublié de mentionné une chose. La Chine a une politique « tournée vers l'ouest ». L'océan Pacifique est bordé par neuf provinces. Il est facile pour celles-ci d'attirer toute l'activité de fabrication parce qu'elles sont très proches des ports. La plupart des usines se trouvent à moins de 100 kilomètres de ces ports chinois, mais avec toute la richesse qu'elles ont accumulée, elles se déplacent maintenant vers l'Ouest du pays pour accroître leur fabrication. Le pays consacre toute sa nouvelle richesse à la rénovation de ces systèmes routiers et ferroviaires et construits en ce moment 18 centres intermodaux à la toute pointe de la technologie. Ils emprunteront non plus les océans mais le rail, en suivant la grande route de la soie, qui les mènera en Europe et sur les bords de la Méditerranée. En ce qui concerne Halifax, ils arriveront jusqu'à Halifax et à New York. Halifax est un port en eau profonde et la taille des navires ne cesse d'augmenter. New York ne sera pas en mesure de suivre le rythme en draguant les fonds. Halifax est en point de mire et, d'ici dix ans, pourrait jouer un rôle plus important que New York, même si cela surprend aujourd'hui.

Le sénateur Mercer : Je suis heureux d'entendre cela.

Le sénateur Zimmer : Pensez-vous que Churchill offrira les mêmes possibilités quand la glace n'empêchera pas d'y accéder? En second lieu, quelles sont les perspectives pour les ports intérieurs de Winnipeg et de Saskatoon?

M. Prentice : Pour Churchill, le problème de fond est la glace. Nous ne savons pas ce qu'il adviendra avec le réchauffement de la planète. Il se pourrait fort bien que les eaux de la région de Churchill deviennent libres toute l'année dans un avenir pas très

my children could be. We feel that if Churchill wants to become a modern, main, state-of-the-art port, it must have containers as well because that is the way the whole world is moving. Containers cannot be run easily on a seasonal basis. We will keep our fingers crossed. In some ways, global warming is a pro and a con for Churchill.

Senator Zimmer: With regard to the bladders they put in containers, is there any restriction on the products that they can handle? Can they handle liquids and fuels?

Mr. Prentice: There is equipment that handles liquids in containers. There are specialized containers for doing that. I am not sure you would necessarily load them in the same containers as grain. These are just a fairly thin plastic liner.

Dr. Kosior: A heavy bladder bag can be put in a dry container for wine. The Australians ship wine in these collapse-safe bags.

You can move anything in a container. They are in the frame of a 20-foot container but they are actually a liquid container. Specialized equipment includes high boys, low boys, standard, dry, refrigerated; the list is long. You can retrofit any dry container for anything you want and you do not necessarily have to put a bag in a container to haul grain. In Australia, depending on what the customer wants, you can put a bulkhead up against the doors and blow it in pneumatically. They crack it open with a forklift and unload it.

I have brought everything I have ever done on containers with me. If you want to spend until midnight, I can show you all kinds of pictures.

Senator Zimmer: I guess it was like the old days when I used to crimp cars where you put the plastic over it and load it in.

Dr. Kosior: That is right; it is the same concept. There is no difference.

Senator Phalen: I see that everyone is doing some pitching. You mentioned looking at Prince Rupert 10 years ago and thought it would be a good area for a port. I am from Cape Breton and we have Canso. Canso is bigger than Halifax and has a large basin where ships can turn. What is your opinion on that?

Mr. Prentice: I have actually heard a proposal by a very credible source looking at Port Hawkesbury — I think Canso is the same area — as a hub for ships that come in and simply unload big ships off onto smaller ships and feed off to other locations up and down the coast. I do not think we have seen

lointain. Je ne serai peut-être plus là pour le voir mais mes enfants pourraient l'être. Nous sommes d'avis que si Churchill veut devenir un port moderne, important et à la toute pointe de la technologie, il devra également avoir des conteneurs parce que c'est la solution que le monde entier adopte. Il ne serait pas facile de ne manutentionner des conteneurs que sur une base saisonnière. Nous allons garder espoir. Par certains aspects, le réchauffement de la planète offre des avantages et des inconvénients pour Churchill.

Le sénateur Zimmer : En ce qui concerne les doublures que l'on met dans les conteneurs, leur utilisation est-elle limitée? Peut-on y mettre des liquides et des carburants?

M. Prentice : Il existe de l'équipement pour transporter des liquides dans des conteneurs. Ce sont des conteneurs spécialisés à cette fin. Je ne suis pas sûr que vous vouliez réellement mettre du carburant dans des conteneurs servant au transport du grain. Il s'agit simplement d'une doublure en plastique assez fine.

M. Kosior : On peut mettre des doublures épaisses dans un conteneur destiné aux produits secs pour transporter du vin. Les Australiens expédient du vin dans ces doublures sécuritaires.

Vous pouvez transporter n'importe quoi dans un conteneur. Ils ont la structure d'un conteneur de 20 pieds mais il s'agit en réalité de conteneurs à liquide. L'équipement spécialisé comprend des caissons hauts, surbaissés, standard, secs, réfrigérés; la liste est longue. Vous pouvez modifier n'importe quel conteneur pour produits secs pour en faire ce que vous voulez et vous n'êtes pas nécessairement tenu de placer une doublure dans un conteneur pour transporter du grain. En Australie, en fonction des exigences du client, vous pouvez installer une cloison contre les portes et la pousser à l'intérieur au moyen d'un équipement pneumatique. À l'arrivée, ils la défoncent avec un chariot élévateur à fourche pour procéder au déchargement.

J'ai amené ici tout ce que j'ai fait jusqu'à maintenant concernant les conteneurs. Si vous voulez rester ici jusqu'à minuit, je peux vous montrer quantités d'illustrations.

Le sénateur Zimmer : Je suppose que cela ressemble à ce que l'on faisait autrefois en doublant les wagons avec du plastique et en les chargeant.

M. Kosior : C'est exact; c'est le même concept. Il n'y a pas de différence.

Le sénateur Phalen : Je constate que tout le monde baratine un peu. Vous avez indiqué avoir étudié la situation de Prince Rupert il y a 10 ans et estimé alors que la région conviendrait bien pour y installer un port. Je suis de la région de Cap-Breton et nous avons Canso. Canso est plus grand qu'Halifax et dispose d'un grand bassin dans lequel les navires ont la place voulue pour manœuvrer. Quelle est votre opinion sur la question?

M. Prentice : En vérité, j'ai entendu une proposition formulée par une source très crédible qui étudiait Port Hawkesbury — je crois que Canso est dans la même région — pour servir de centre pour les navires qui viennent et déchargent simplement leur contenu vers des navires plus petits et alimentent d'autres endroits

anything near the maturity of the container industry. It could very well be a future possibility. I will tell you that there are people looking at it seriously. It is a hope.

Dr. Kosior: That is done now in Hong Kong. It is ship-to-ship transfer. Rather than just call in a report, the mother ship is about half a kilometre off shore. They bind the vessels together and then go up and down the coast. It is a feeder concept.

Senator Phalen: Last week, it was mentioned to us that the Americans would do security. Would that be an idea?

Mr. Prentice: Security is a big concern about containers. I have seen a reference by one U.S. custom official who said the container was the Trojan horse of the 21st century. We will see little RFID tags that identify where the container has been. It may well be favourable to have the containers come first to Canada to be inspected and then go to the U.S. It makes sense to me.

The truth of the matter is that you cannot have open trade and live in a hermetically sealed society. This is a conundrum we have for containers. There was a big concern in the U.S. when Kuwait was looking at buying port facilities. I notice they are now interested in coming into Halifax.

Senator Dawson: We heard it was Dubai.

Mr. Prentice: Why should we be concerned about this? It is more secure. When we have a vested interest in keeping things secure, it would be more positive. There was a big to-do about not every container being inspected. If we were to do so, the cost of our trade would rise astronomically. We have to use smart technologies.

Senator Champagne: If Eastern Canada is to be an important place for containers going in and coming out, we were told that Sept-Iles on the north shore could be interesting because of the depth of the water. Then you do not have to fight the ice to Quebec City or Montreal. Have you looked at that possibility?

Mr. Prentice: We have not, but I know that large grain ships come in that would probably have the same depth that would be used for the containers. I see no reason why Sept-Îles could not be a logical port. New opportunities come up. For a long time, Halifax has lived in the shadow of Montreal. Montreal has a depth problem in the river. You can only get a certain size of ship into Montreal. Even Montreal will do quite well. It has carved out a niche for itself for very rapid movements where ships can be unloaded quickly and get back and forth into the interior of the continent. Montreal has not lost trade even though we are seeing

le long de la côte. Je ne crois pas que nous ayons vu quoi que ce soit dont la maturité approche celle de l'industrie des conteneurs. Ce pourrait fort bien être une possibilité pour l'avenir. Je vous dirais qu'il y a des gens qui étudient cette solution très sérieusement. C'est un espoir.

M. Kosior : C'est ce qui se fait actuellement à Hong Kong où l'on procède à des transbordements de navire à navire. Au lieu d'entrer dans le port, le gros navire reste à un demi-kilomètre de la côte. Ils amarrent les deux navires ensemble et parcourent la côte ainsi. C'est le concept du navire collecteur.

Le sénateur Phalen : La semaine dernière, on nous a dit que les Américains vont imposer des mesures de sécurité. Est-ce une idée à retenir?

M. Prentice : La sécurité est une préoccupation importante en ce qui concerne les conteneurs. J'ai vu une citation d'un responsable des douanes américaines disant que les conteneurs sont le cheval de Troie du XXI^{e} siècle. On utilise peu d'étiquettes d'identification par radiofréquence pour préciser où le conteneur a été. Il pourrait fort bien être avantageux de faire venir les conteneurs au Canada pour les inspecter puis de les acheminer aux États-Unis. Ce serait logique pour moi.

Le nœud du problème est qu'il n'est pas possible de procéder librement à des échanges commerciaux tout en vivant dans une société scellée de façon hermétique. C'est une énigme qui est posé pour les conteneurs. Lorsque le Koweït a envisagé d'acheter des installations portuaires, cela a soulevé beaucoup d'inquiétude aux États-Unis. J'observe qu'ils sont maintenant désireux de venir à Halifax.

Le sénateur Dawson : On nous a dit que c'était Dubaï.

M. Prentice : Pourquoi devrions-nous nous préoccuper de ces questions? C'est plus sécuritaire. Quand nous avons un intérêt réel à assurer la sécurité des choses, la situation est plus favorable. On s'est beaucoup demandé s'il fallait que tous les conteneurs soient inspectés. Si c'était le cas, le coût de nos échanges commerciaux augmenterait de façon astronomique. Nous devons utiliser les technologies intelligentes.

Le sénateur Champagne : Si l'est du Canada doit jouer un rôle important pour la réception et l'expédition de conteneurs, on nous a dit que le port de Sept-Îles sur la côte nord pourrait être intéressé parce que c'est un port en eau profonde. Ainsi, il n'y a plus le problème de la glace qui se pose à Québec ou à Montréal. Avez-vous étudié cette possibilité?

M. Prentice : Non, nous ne l'avons pas fait. Mais je sais que de gros céréaliers y vont, dont le tirant d'eau se compare probablement à celui des porte-conteneurs. Je ne vois rien qui empêche Sept-Îles de devenir une destination logique. De nouvelles possibilités apparaissent. Pendant longtemps, Halifax a vécu dans l'ombre de Montréal. À Montréal, la profondeur du fleuve pose un problème. Au-dessus d'un certain tonnage, les navires ne peuvent plus se rendre à Montréal. Même Montréal pourrait obtenir de bonis résultats. Ils se sont créés une niche pour les transports très rapides permettant aux navires d'être déchargés

these bigger ships. Different strategies will work out, and Sept-Îles has an opportunity, which should be investigated.

Senator Champagne: You can be sure that Quebec will try to get the little niche somewhere.

Senator Dawson: Mr. Prentice, I come from Quebec City. We have lost that fight, so we will not be battling it tonight. If it is so logical that we do not have empty containers, who is winning? As a former lobbyist, there is normally someone winning in this type of situation. Is it the truckers? Is it the people that rent the containers? Is it the train industry? Who is winning?

There is normally a lobby. Is part of it the fact that we have regulations about container sharing with the United States? Is it all about information?

Radio frequency identification tags will be identifying where they are from, where they are going and whether they are traveling empty. Who will control that information? How will it be shared?

As you seem to be believers in this issue and as we are studying it because we want to solve the problem, do you have any recommendations on other people we should hear from? We want to get the right information. We want to make the right decisions.

Mr. Prentice: I recommend you speak to the container lines. I would recommend Maersk, which is largest shipping companies in the world. When we spoke to the shipping companies, they said that they follow the rules of the country. They want to be good citizens, and they will follow the rules precisely. There is no cheating going on with the big container lines. That is not where it would happen. They absolutely do see the inefficiencies because it affects how they do things. I recommend that you talk to them.

In terms of who will control the information, the container lines track their containers all the time. They try to keep control of their entire infrastructure and track their equipment worldwide. Certainly, the ports also track containers within the terminals, and the railways try to track the containers within their terminals because they all work on the basis of throughput.

I am not sure that the information they would contain would be terribly damaging if it leaked out anyway, but it is a case that these RFI tags will be generic so that the ports, railways and shipping lines will have access to them. It is a case of knowing where your load is and whether the container is enroute in the system. It gives better logistics.

If we have this inefficiency, who is losing if we make a change? I mentioned port stuffers, the people who unload trucks brought to the port. These stuffers load the containers that go on the ships,

rapidement et de faire l'aller-retour vers l'intérieur du continent. Le volume de marchandises transigeant par Montréal n'a pas diminué, malgré l'apparition de plus gros navires. Différentes stratégies donneront de bons résultats et Sept-Îles a des possibilités qui méritent qu'on les étudie.

Le sénateur Champagne : Vous pouvez être sûr que le Québec va essayer de se trouver un petit créneau quelque part.

Le sénateur Dawson : Monsieur Prentice, je viens de la ville de Québec. Nous avons perdu cette bataille, nous n'allons pas la refaire ce soir. S'il est logique de ne pas avoir de conteneurs vides, qui gagne? Comme ancien lobbyiste, je suis convaincu qu'il y a quelqu'un qui gagne dans ce type de situation. Est-ce les camionneurs? Est-ce les personnes qui louent les conteneurs? Est-ce le secteur ferroviaire? Qui gagne?

Il y a normalement un lobby. La question tient-elle en parti au fait que nous avons des règlements sur les conteneurs échangés avec les États-Unis? S'agit-il uniquement d'information?

Les étiquettes d'identification par radiofréquence permettront d'indiquer d'où viennent les conteneurs, où ils vont et s'ils sont vides. Qui contrôlera l'information? Comment sera-t-elle partagée?

Comme vous semblez avoir des convictions dans ce domaine et que nous l'étudions pour tenter de le résoudre, y a-t-il d'autres personnes que vous nous recommanderiez d'entendre? Nous voulons recueillir la bonne information. Nous voulons prendre les bonnes décisions.

M. Prentice : Je vous recommande de parler aux entreprises qui assurent le transport des conteneurs. Je vous suggère Maersk, qui est la plus importante compagnie d'expédition au monde. Quand vous parlez aux entreprises d'expédition, elles vous affirment qu'elles suivent les règles en vigueur dans le pays. Elles veulent être de bons citoyens, et elles suivront les règles avec précision. Ces grandes entreprises ne trichent pas. Ce n'est pas là qu'il y a de la triche. Elles voient très bien les inefficiences parce qu'elles se répercutent sur la façon dont elles travaillent. Je vous recommande de leur parler.

Quant à savoir qui contrôle l'information, les entreprises assurant le transport des conteneurs suivent leurs conteneurs en tout temps. Elles essaient de garder le contrôle de toute leur infrastructure et de suivre leur équipement partout dans le monde. Il est certain que les ports également suivent les conteneurs au sein des terminaux, et que les compagnies de chemin de fer essaient de suivre les conteneurs qui se trouvent dans leurs terminaux parce que tous travaillent en fonction de la production.

Je ne suis pas sûr que l'information figurant dans ces étiquettes pourrait causer des dommages graves s'il y avait des fuites, mais il faut que ces étiquettes soient normalisées afin que les ports, les compagnies de chemin de fer et de navigation puissent y accéder. Il s'agit de savoir où se trouve votre chargement et si le conteneur est en route dans le système. Cela permet d'avoir une meilleure logistique.

Si ces inefficiences sont bien présentes, qui perd si nous apportons un changement? J'ai évoqué les manutentionnaires ou « garnisseurs » des ports, les personnes qui déchargent les

would have less of that activity. There would be the other means of getting the loads to the ports to put into the containers. The trucks would not have that business as it would go on the rail and would go into the containers. I suppose their business would be less, and they would, in that sense, lose although there are other loads the could carry, presumably, so I do not know that they would complain.

Any change will affect other people, but I think the biggest point is that we have inefficiency. We have a missed opportunity. It is a case of how to the greater opportunity by freeing up the system and finding the passage that was not there because it is being occupied now by empty moves and an inability to move things around.

Senator Dawson: We have heard you.

Senator Munson: I will be very brief. First, I must make a representation, even though I am an Ontario senator that Senator Tkachuk talked about Saskatoon; Senator Champagne talked about Sept-Îles; my friend Senator Mercer talked about Halifax; Senator Phalen talked about Port Hawkesbury; Senator Zimmer talked about Churchill; and, Senator Dawson talked about Quebec.

I come from Northern New Brunswick and there is Belledune. I will make a pitch for it. It is a good port that has been sitting there for a long time.

What kind of tariffs should we be adopting? Should we have tariffs similar to the United States?

Mr. Prentice: The best outcome would be to replicate and harmonize with the U.S. system and create a North American market, so that it looks absolutely seamless to the outside world. If it was seamless to the outside world, we would get the benefits of containers that would be available at times to come into Canada or exit from Canada and go into the United States. We would have a more free flow of containers that literally follow the goods anyway. The containers are only there to move freight. I would not say we should go more beyond the U.S. I do not think there is any reason to do that, but we should at least match them. We must recognize that the Americans are not nearly the free traders that they claim. The U.S. has looked at the costs and benefits.

Senator Munson: Time is money, but all governments seem to move slowly in changing regulations. What key changes should be made to make Canada a more attractive place to do business?

Mr. Prentice: Do you mean in terms of containers?

Senator Munson: Yes.

Mr. Prentice: Completely open up the moves, even if it is only 180 days, take the U.S. approach and say it is reusable packaging. Anyone who wants to move a container anywhere from one port

camions arrivant au port. Ces manutentionnaires chargent les conteneurs qui embarquent à bord des navires, et ils auront probablement moins de travail. Il y aurait également les autres moyens d'amener les chargements dans les ports pour les mettre dans des conteneurs. Ce n'est pas le secteur du camionnage qui le ferait car les marchandises seraient transportées par rail et iraient dans des conteneurs. Je suppose que son volume d'activités diminuerait et, en ce sens, il serait perdant même s'il y a d'autres chargements qu'il peut transporter, j'imagine, ce qui fait que je ne sais pas s'il faut s'attendre à des plaintes de leur part.

Toute modification affectera d'autres personnes, mais je crois que le point essentiel est qu'il y a actuellement des inefficiences. Il y a là une occasion dont nous ne profitons pas. Il s'agit de maximiser les possibilités en libérant le système et en trouvant la solution qui n'était pas disponible parce qu'elle était accaparée par le déplacement de conteneurs vides et qu'il était impossible de transporter des choses partout.

Le sénateur Dawson : Nous avons bien saisi ce que vous dites.

Le sénateur Munson : Je serai très bref. Je suis un sénateur ontarien. Le sénateur Tkachuk a parlé de Saskatoon; le sénateur Champagne de Sept-Îles, mon ami le sénateur Mercer de Halifax, le sénateur Phalen de Port Hawkesbury, le sénateur Zimmer de Churchill et le sénateur Dawson de Québec.

Je viens du nord du Nouveau-Brunswick où se trouve Belledune. Je vais le défendre. C'est un bon port qui est là depuis longtemps.

Quel type de tarifs douaniers devrions-nous adopter? Devraient-ils se rapprocher de ceux en vigueur aux États-Unis?

M. Prentice : La meilleure solution serait d'adopter le système américain en s'harmonisant et de créer un marché nord-américain, de façon à ce qu'on n'aperçoive pas d'entraves de l'extérieur. Si c'était le cas, nous bénéficierions de conteneurs pouvant à l'occasion venir au Canada ou sortir du Canada et se rendant aux États-Unis. Nous aurions une circulation beaucoup plus libre des conteneurs qui suivraient littéralement le cheminement des marchandises. Les conteneurs n'existent que pour transporter des marchandises. Je ne crois pas que nous devrions aller au-delà de ce que font les États-Unis; je ne vois pas de raison pour cela, mais nous devrions au moins faire la même chose qu'eux. Nous devons admettre que les Américains ne sont pas autant partisans du libre-échange qu'ils l'affirment. Les États-Unis ont étudié les coûts et les avantages.

Le sénateur Munson : Le temps vaut de l'argent, mais il semble que tous les gouvernements prennent leur temps pour modifier la réglementation. Quel changement important faudrait-il apporter pour que le Canada devienne plus attirant pour les entreprises?

M. Prentice : En ce qui concerne les conteneurs?

Le sénateur Munson : Oui.

M. Prentice : Libéraliser complètement les déplacements, même si ce n'est que pour 180 jours. Adopter l'approche américaine en estimant qu'il s'agit d'un emballage réutilisable. Il

to another or into another port, allow that freedom. That would allow the domestic industry to take advantage of this excess capacity and free up the ability for shippers like those in the Prairies who are far from the ports to get a container when they need one.

Senator Munson: If we do not?

Mr. Prentice: We just carry on with a little extra cost.

Senator Munson: Can we stay competitive if we do not do something along this line?

Mr. Prentice: We will not be as competitive. As I say, it is small charges multiplied by millions of transactions. These are some of the things we see in terms of why do we approach the free trade arrangement? The tariffs are relatively small already, but it is added across millions of transactions and discourages activity and creativity. That is what we do not want to do. We wan to have a society and economy that is flexible and robust.

The Chairman: Are the other questions, senators?

Mr. Prentice and Dr. Kosior, thank you very much for your presence here tonight. We certainly learned from both of you tonight.

Feel free is to send us any more information. You followed all the questions that we had, so if you feel you have more information to give us, feel free to send it to our clerk. It will be distributed to our members.

Mr. Prentice: Let me simply say thank you for inviting us tonight to have a opportunity to bring this point across. I very much appreciated your questions, and I wish to compliment you on your staff.

The Chairman: Senators, we will adjourn until next Wednesday.

The committee adjourned.

faudrait autoriser quiconque voulant transporter un conteneur de n'importe quel port vers un autre endroit ou vers un autre port à le faire. Cela permettrait à l'industrie nationale de tirer parti de cette capacité excédentaire et libérerait une capacité de transport pour les expéditeurs qui, comme ils sont situés dans les Prairies, sont loin des ports et ont du mal à obtenir le conteneur dont ils ont besoin.

Le sénateur Munson : Et si nous ne le faisons pas?

M. Prentice : Nous continuerons tout simplement à assumer ces faibles coûts additionnels.

Le sénateur Munson : Pouvons-nous rester concurrentiels si nous ne faisons rien en ce sens?

M. Prentice : Nous ne serons pas aussi concurrentiels. Comme je l'ai dit, ce sont des frais peu importants multipliés par des millions de transactions. Cela s'inscrit dans le cadre des justifications de notre approche aux ententes de libre-échange. Les tarifs douaniers sont déjà relativement faibles, mais ils s'ajoutent à des millions de transactions et découragent l'activité et la création. Nous ne voulons pas faire cela. Nous voulons avoir une société et une économie souple et solide.

La présidente : Messieurs les sénateurs, avez-vous d'autres questions?

Monsieur Prentice et monsieur Kosior, je vous remercie beaucoup d'avoir été parmi nous ce soir. Vous nous avez certainement appris beaucoup de choses ce soir.

N'hésitez pas à nous envoyer d'autres informations. Vous avez étudié toutes les questions que nous examinons et si vous estimez devoir nous fournir d'autres renseignements, n'hésitez pas à les adresser à notre greffier. Elles seront remises à nos membres.

M. Prentice : Permettez-moi tout simplement de vous remercier de nous avoir invités ce soir en nous donnant l'occasion d'attirer votre attention sur ce point. J'ai beaucoup apprécié vos questions et je vous serai gré de féliciter votre personnel de notre part.

La présidente : Sénateurs, nous reprendrons nos travaux mercredi prochain.

La séance est levée.

Wednesday, November 1, 2006:

As individuals:

Barry E. Prentice, Professor, Asper School of Business, University of Manitoba;

Dr. Jake M. Kosior.

Le mercredi 1er novembre 2006 :

À titre personnel :

Barry E. Prentice, professeur, Asper School of Business, Université du Manitoba;

M. Jake M. Kosior.

MAIL POSTE
Canada Post Corporation/Société canadienne des postes
Postage paid
Lettermail
Poste-payé
Poste-lettre
1782711
OTTAWA

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, October 17, 2006:

Finance Canada:

Dean Beyea, Chief, Trade in Goods, International Trade Policy Division, International trade and Finance;

Sylvie Larose, Policy Analyst, trade in Goods, International Trade Policy Division, International Trade and Finance;

Geoffrey MacMillan, Tax Policy Officer, general Operations and Border Issues, Sales Tax Division, Tax Policy Branch.

Canada Border Services Agency:

Brent Patten, Manager of the Carrier and Cargo Policy Unit, Commercial Policy Division within the Border and Compliance Programs Directorate in Admissibility Branch.

Wednesday, October 25, 2006:

As an individual:

Dr. Michael C. Ircha, Professor of Civil Engineering, University of New Brunswick (by video conference).

(*Continued on previous page*)

TÉMOINS

Le mardi 17 octobre 2006 :

Finances Canada :

Dean Beyea, chef, Commerce des marchandises, Division de la politique commerciale internationale, Finances et échanges internationaux;

Sylvie Larose, analyste de la politique, Commerce des marchandises, Division de la politique commerciale internationale, Finances et échanges internationaux;

Geoffrey MacMillan, agent de la politique de l'impôt, Opérations générales et questions frontalières, Division de la taxe de vente, Direction de la politique de l'impôt.

Agence des services frontaliers du Canada :

Brent Patten, gestionnaire, Section de la politique visant les transporteurs et le fret, Division de la politique commerciale à la Direction des programmes et de l'observation au sein de la Direction générale de l'admissibilité.

Le mercredi 25 octobre 2006 :

À titre personnel :

M. Michael, C. Ircha, professeur de génie civil, Université du Nouveau-Brunswick (par vidéoconférence).

(*Suite à la page précédente*)

Available from:
PWGSC – Publishing and Depository Services
Ottawa, Ontario K1A 0S5
Also available on the Internet: http://www.parl.gc.ca

Disponible auprès des:
TPGSC – Les Éditions et Services de dépôt
Ottawa (Ontario) K1A 0S5
Aussi disponible sur internet: http://www.parl.gc.ca