



First Session
Thirty-ninth Parliament, 2006-07

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

Transport and Communications

Chair:
The Honourable LISE BACON

Wednesday, January 31, 2007
Tuesday, February 6, 2007
Wednesday, February 7, 2007

Issue No. 7

Eighth, ninth and tenth meetings on:
The containerized freight traffic handled
by Canada's ports

WITNESSES:
(See back cover)

Première session de la
trente-neuvième législature, 2006-2007

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transports et des communications

Présidente :
L'honorable LISE BACON

Le mercredi 31 janvier 2007
Le mardi 6 février 2007
Le mercredi 7 février 2007

Fascicule n° 7

Huitième, neuvième et dixième réunions concernant :
Le trafic du fret conteneurisé manutentionné
par les ports du Canada

TÉMOINS :
(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable David Tkachuk, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Adams	* LeBreton, P.C.
Champagne, P.C.	(or Comeau)
Dawson	Mercer
Eyton	Merchant
* Hervieux-Payette	Munson
(or Tardif)	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 Trenholme Counsell substituted for that of the Honourable Senator Munson (*January 29, 2007*).

The name of the Honourable Senator Munson substituted for that of the Honourable Senator Trenholme Counsell (*February 1, 2007*).

The name of the Honourable Senator Carstairs, P.C. substituted for that of the Honourable Senator Zimmer (*February 5, 2007*).

The name of the Honourable Senator Fairbairn, P.C. substituted for that of the Honourable Senator Carstairs, P.C. (*February 6, 2007*).

The name of the Honourable Senator Meighen substituted for that of the Honourable Senator Eyton (*February 6, 2007*).

The name of the Honourable Senator Zimmer substituted for that of the Honourable Senator Fairbairn, P.C. (*February 8, 2007*).

The name of the Honourable Senator Eyton substituted for that of the Honourable Senator Meighen (*February 12, 2007*).

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
* Hervieux-Payette	Munson
(ou Tardif)	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 Trenholme Counsell est substitué à celui de l'honorable sénateur Munson (*le 29 janvier 2007*).

Le nom de l'honorable sénateur Munson est substitué à celui de l'honorable sénateur Trenholme Counsell (*le 1^{er} février 2007*).

Le nom de l'honorable sénateur Carstairs, C.P. est substitué à celui de l'honorable sénateur Zimmer (*le 5 février 2007*).

Le nom de l'honorable sénateur Fairbairn, C.P. est substitué à celui de l'honorable sénateur Carstairs, C.P. (*le 6 février 2007*).

Le nom de l'honorable sénateur Meighen est substitué à celui de l'honorable sénateur Eyton (*le 6 février 2007*).

Le nom de l'honorable sénateur Zimmer est substitué à celui de l'honorable sénateur Fairbairn, C.P. (*le 8 février 2007*).

Le nom de l'honorable sénateur Eyton est substitué à celui de l'honorable sénateur Meighen (*le 12 février 2007*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Wednesday, January 31, 2007
(22)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 6:17 p.m., in room 256-S, Centre Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Eyton, Johnson, Mercer, Phalen, Trenholme Counsell and Zimmer (8).

Other senator present: The Honourable Senator Cowan (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 of 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. Mary Brooks, Professor, William A. Black Chair of Commerce, Dalhousie University.

Dr. Brooks made an opening statement and answered questions.

At 7:38 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Tuesday, February 6, 2007
(23)

[*English*]

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

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Carstairs, P.C., Champagne, P.C., Dawson, Mercer, Munson, Phalen and Tkachuk (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 of containerized freight traffic handled by Canada's ports. (*For complete text of Order of Reference, see proceedings of the committee, Issue No. 2.*)

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mercredi 31 janvier 2007
(22)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 17, dans la salle 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Eyton, Johnson, Mercer, Phalen, Trenholme Counsell et Zimmer (8).

Autre sénateur présent : L'honorable sénateur Cowan (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 examen 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.*)

TÉMOIN :

À titre personnel :

Mme Mary Brooks, professeure, chaire du commerce William A. Black, Université Dalhousie.

Mme Brooks fait une déclaration d'ouverture puis répond aux questions.

À 19 h 38, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mardi 6 février 2007
(23)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des Transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 32, dans la salle 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, Carstairs, C.P., Champagne, C.P., Dawson, Mercer, Munson, Phalen et Tkachuk (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 examen 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.*)

WITNESS:

Regina Regional Economic Development Authority:

Clare Kirkland, Director of Strategic Development.

Mr. Kirkland made an opening statement and answered questions.

At 10:25 a.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Wednesday, February 7, 2007
(24)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 6:15 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, Merchant, Meighen, Munson, Phalen and Tkachuk (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 of containerized freight traffic handled by Canada's ports. (*For complete text of Order of Reference, see proceedings of the committee, Issue No. 2.*)

WITNESSES:

Port of Montreal:

Dominic J. Taddeo, President and Chief Executive Officer;

Jean-Luc Bédard, Vice-President, Operations and Harbour Master;

Robert Masson, Vice-President, Marketing and Development.

Mr. Taddeo made an opening statement and answered questions.

At 7:55 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

TÉMOIN :

Regina Regional Economic Development Authority :

Clare Kirkland, directeur du développement stratégique.

M. Kirkland fait une déclaration d'ouverture puis répond aux questions.

À 10 h 25, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mercredi 7 février 2007
(24)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des Transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 15 dans la salle 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

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

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

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

TÉMOINS :

Port de Montréal :

Dominic J. Taddeo, président-directeur général;

Jean-Luc Bédard, vice-président, Opérations, et capitaine du port;

Robert Masson, vice-président, Marketing et développement.

M. Taddeo fait une déclaration d'ouverture puis répond aux questions.

À 19 h 55, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

Le greffier du comité,

Adam Thompson

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, January 31, 2007

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 6:17 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, I call the meeting to order. Your steering committee had a meeting yesterday and we worked on the work plan for the coming weeks. You have already received notices of the meetings, and I am pleased also to announce that on February 21 the Minister of Transport from Nova Scotia will be here to meet with the committee on the study on containers.

We feel that we can table our final report by the fall of 2007, by the end of the year, and we have sent a letter to the Assistant Deputy Minister of Transport. As you remember, they told us they would prepare some studies to be sent to us, so we have requested that the department send the studies and they will be available soon and distributed to all of you.

We also asked Minister Oda to meet with us concerning the study on Canadian media that was tabled by this committee.

On our legislative agenda we have Bill C-11, which is out of the committee of the House of Commons and should be sent to us soon. That is part of our agenda.

Tonight we have as our witness Dr. Mary Brooks, Professor and Chair of the Faculty of Commerce at Dalhousie University. Welcome to our committee, Professor Brooks; we are pleased that you accepted our invitation to meet with us.

Dr. Mary Brooks, Professor, William A. Black Chair of Commerce, Dalhousie University, as an individual: Thank you very much. I thought I would start by building a picture based on shipper requirements of the transportation system, and then what carriers do in response to that, so that you have the perspectives of both the buyer and the seller of transportation services. Each has an impact on terminal operators and how they choose to supply infrastructure to deliver trade from the rest of the world to Canada and Canada's trade out. Those perspectives then will build into a few minutes on how industry has responded to the global changes in container trade and a few minutes on expectations.

I thought that would set the scene for questions on a couple of different areas. One possibility would be infrastructure investment and the role of government. My colleagues and I at Dalhousie have now completed two studies on short sea shipping and its role

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 31 janvier 2007

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 17, pour étudier en vue d'en faire rapport la question du trafic du fret conteneurisé actuel et éventuel manutentionné par les ports à conteneurs de la porte d'entrée du Pacifique, ceux de la côte est et ceux du centre du Canada, des principaux marchés importateurs et exportateurs desservis par ces ports et des politiques actuelles et futures à cet égard.

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

[*Traduction*]

La présidente : Honorables sénateurs, la séance est ouverte. Le comité de direction s'est réuni hier et s'est penché sur le plan de travail des prochaines semaines. Vous avez déjà reçu les avis de convocation. J'ai aussi l'honneur de vous annoncer que le ministre des Transports de la Nouvelle-Écosse viendra nous rencontrer le 21 février au sujet de l'étude sur le transport par conteneurs.

Nous croyons qu'il sera possible de déposer notre rapport final d'ici la fin de l'année 2007. Nous avons écrit au sous-ministre adjoint des Transports. Comme vous le savez, on nous avait dit que des études seraient effectuées et nous seraient envoyées. Nous avons donc demandé au ministère de nous les faire parvenir; elles seront disponibles très bientôt et vous seront distribuées à tous.

Nous avons aussi invité la ministre Oda à venir nous rencontrer au sujet de l'étude des médias canadiens que nous avons déjà déposée.

Au programme législatif, nous avons le projet de loi C-11, qui n'est plus entre les mains du comité de la Chambre des communes et qui devrait nous être renvoyé sous peu. C'est prévu.

Ce soir, nous entendrons Mme Mary Brooks, professeure et titulaire d'une chaire à la Faculté de commerce de l'Université Dalhousie. Je vous souhaite la bienvenue, madame Brooks. Nous sommes heureux que vous ayez accepté notre invitation.

Mary Brooks, professeure, chaire du commerce William A. Black, Université Dalhousie, à titre personnel : Je vous remercie beaucoup. Je vais d'abord vous dresser un portrait d'ensemble des besoins des expéditeurs concernant le système de transport et ensuite de la façon dont les transporteurs y répondent. Ainsi, vous aurez les points de vue des vendeurs et des acheteurs de services de transport. Les deux parties agissent sur les opérateurs de terminaux et leur façon de mettre à leur disposition les infrastructures nécessaires afin de bien gérer les importations et les exportations au Canada. Par la suite, je prendrai quelques minutes pour vous parler de l'adaptation de l'industrie aux changements mondiaux sur le marché des conteneurs, et je terminerai par un court exposé sur les attentes.

Pour les questions, j'ai pensé qu'il serait bon de déterminer quelques domaines au préalable. Une possibilité serait les investissements dans les infrastructures et le rôle du gouvernement. Mes collègues de l'Université Dalhousie et

as part of this; that is a second possibility. Last year, when I was working at George Mason University, I completed some research work on maritime container security. That is a third possibility. I feel comfortable taking questions in any of those areas, depending on your wishes.

I will start with how shippers choose carriers because that is the baseline. Manufacturers make decisions on how they will get their product to market or supplies into North America. Those decisions are made on criteria that differ by trade lane. Depending on the route, the decisions can be quite different. They all involve a trade-off between the price of the service and the transit time of the service, but on some routes there are no differences in perceptions of suppliers, so the business available for carriers will be split over a number of carriers.

Some shippers are a little concerned about terminals not working properly or delay or security issues and may decide to split their business over a number of different operators in order to mitigate what they would call route risk. Route risk is a big factor right now in the Los Angeles-Long Beach access to the North American continent, so it is something we need to think about.

This price-transit time trade-off that shippers make has meant that Halifax has been able to pick up premium end cargo destined for Chicago in competition with a lower price over the Montreal corridor. The majority of cargo coming from Europe, for example, might decide that they will use the Montreal corridor but the high end part will move over Halifax.

I have said that price, service and delivery are all important. Transit time reliability is the other key factor in today's global marketplace. Shippers are prepared to pay for security on that transit time, in particular the shippers who are shipping high value cargo. These shippers are making the decisions and carriers have to respond. Carriers have a different response, generally speaking, depending on the trade lane.

To understand what carriers are thinking, though, their primary purpose is to maximize the use of their assets. They will try to extract the maximum revenue they can get out of the assets they have in play. To do that, companies like Maersk have been going to larger vessels to get economies of scale. Companies like CN need their locomotives and their track to be in use in order to earn revenue, and their focus is to minimize the cost per route mile. This combination of everyone trying to make the most of their assets means they will configure their networks and their service patterns to maximize their share of the profitable part of the market. They will minimize the route miles to try to do so, and they will apply pressure on government to assist. In the United States, they are pressuring government to help them relocate track in order to shorten the route miles and compete with Canadian corridors. The end

moi-même venons de terminer deux études sur le transport maritime à courte distance et sur le rôle qu'il joue; c'est une deuxième possibilité. En outre, l'an dernier, j'ai mené à bien un travail de recherche sur la sûreté maritime des conteneurs lorsque je travaillais à l'Université George Mason. Je suis donc disposée à répondre à des questions dans ces domaines, si vous le souhaitez.

Je commence donc par le début : le choix des transporteurs par les exportateurs. Les fabricants décident comment leurs produits seront acheminés sur les marchés en Amérique du Nord en se basant sur des critères qui varient selon le couloir commercial emprunté. Les choix peuvent être très différents suivant l'itinéraire. Il y a toujours un compromis à faire entre le coût du service et le temps de transport. Cependant, il n'y a pas de différences pour les fournisseurs sur certaines routes. Dans ce cas, les transporteurs se partagent le marché.

Le mauvais fonctionnement des terminaux, les retards et les questions de sécurité préoccupent certains expéditeurs et ceux-ci peuvent choisir de confier le transport de leurs marchandises à différents opérateurs afin de limiter ce qu'ils appellent le risque inhérent à l'itinéraire. Actuellement, ce risque constitue un élément majeur en ce qui concerne l'accès à Los Angeles-Long Beach vers le continent nord-américain. C'est donc un problème important à examiner.

Ce compromis que cherchent à trouver les expéditeurs entre le coût et le temps de transport a permis au port d'Halifax de s'occuper des cargaisons de qualité supérieure à acheminer vers Chicago, concurrençant ainsi le couloir de Montréal grâce à ses tarifs plus avantageux. Par exemple, l'Europe pourrait décider que la majeure partie de ses expéditions empruntent le couloir de Montréal, mais les marchandises haut de gamme passeront par Halifax.

J'ai mentionné que le coût, les services et la livraison sont tous des éléments importants. La fiabilité de la durée d'acheminement constitue un autre facteur clé sur le marché mondial actuel. Les expéditeurs sont prêts à payer pour que le temps de transport soit garanti, particulièrement ceux qui expédient des marchandises de grande valeur. Ce sont donc les expéditeurs qui prennent les décisions; les transporteurs doivent satisfaire à la demande. Suivant le couloir commercial choisi, les transporteurs peuvent y répondre différemment.

Si l'on veut comprendre la façon de penser des transporteurs, il faut d'abord savoir que leur but premier est de maximiser l'utilisation de leurs actifs, pour en obtenir le meilleur rendement possible. Pour ce faire, des sociétés comme Maersk ont opté pour l'utilisation de navires plus grands, afin de réaliser des économies d'échelle. D'autres sociétés, comme le CN, cherchent à minimiser les coûts selon la distance, car il faut que leurs locomotives et leurs voies ferrées soient utilisées pour être rentabilisées. Tous essaient de tirer le maximum de leurs actifs et cela se traduit par le développement de leurs réseaux et de leurs services pour accroître leur part de rentabilité sur le marché. Ils réduiront les distances pour arriver à leurs fins et pousseront les gouvernements à les appuyer dans ce sens. Aux États-Unis, ils exercent des pressions sur le gouvernement pour qu'il les aide à déplacer les voies afin de raccourcir les distances et de concurrencer les couloirs canadiens.

result is that the carriers will provide the best service to the market segments that have the lowest cost to serve and contribute the highest net contribution margin. That is, the shipper that is prepared to pay for transit time reliability.

That all drives what is happening right now in the marketplace. We currently have severe congestion and delay on some routes in the North American transport network. Congestion and delay south of the border is putting a lot more business through Canadian gateways than has been the case in the past and, because the whole North American system is capacity constrained, infrastructure investment is required at transfer points. Security is making that situation worse. Both of these have led to a lot of pressure on politicians and regulators to invest in gateway and corridor development on both sides of the border.

Meanwhile, the terminal industry is changing as well. We find that many of the container carriers are now investing in terminals. Those container carriers have concentrated their businesses. The top 20 carriers now control more than 70 per cent of the shipping capacity worldwide. Many shipping lines are investing in terminals and integrating their service offerings across the supply chain. The top four stevedoring companies handled only 15 per cent of the cargo in 1991; now they handle about 36 per cent of the cargo and are still consolidating.

According to Goldman Sachs, Global terminal operators are seen as pension-worthy investments. This means that we have a very fluid market right now in terms of infrastructure investment. If we add to that the Panama Canal changes and the fact that that new capacity will come online in the next seven to eight years, we have a situation where it is very difficult to predict what will flow how and who will win and who will lose in this business.

In the United States, a number of short-term solutions have been put in place to deal with port congestion. Some shipping lines have redeployed their services to the East Coast or to Pacific Northwest ports. Vancouver has benefited from this and from route risk mitigation strategies. Terminals have put restrictions on shippers for how much free time they may have. They have forced presailing arrival dates into place. They have implemented programs like block stowage and on-dock rail. They have developed inland terminals and off-dock container yards. Los Angeles-Long Beach has implemented an innovative program called PierPASS Inc. to encourage off-peak trucking. That off-peak trucking now represents 40 per cent of the business that goes over Los Angeles-Long Beach. The interesting part is Canadian ports had some of these advantages a long time ago, and now American ports are copying them.

Tout cela permet aux transporteurs d'occuper les segments de marché qui coûtent le moins cher à servir et qui permettent de réaliser la plus haute marge nette sur coût variable — si l'expéditeur est prêt à payer pour la fiabilité du temps de transport, bien entendu.

Voilà donc la tendance qui se dessine actuellement sur le marché. Le réseau de transport nord-américain fait face présentement à de graves problèmes d'engorgement et de retard sur certains itinéraires, dont aux États-Unis, ce qui entraîne un accroissement de l'activité aux points de passage canadiens; et comme tout le système nord-américain est saturé, on a besoin d'investir dans les infrastructures des points de transbordement. De plus, les mesures de sécurité viennent compliquer la situation. Pour ces raisons, on fait beaucoup pression sur les politiciens et les organismes de réglementation pour qu'on investisse dans l'aménagement de points de passage et de couloirs des deux côtés de la frontière.

Pendant ce temps, l'industrie des terminaux subit aussi des changements. En effet, beaucoup de transporteurs de conteneurs investissent de plus en plus dans les terminaux, tout en concentrant leurs activités. Les 20 principaux transporteurs contrôlent maintenant plus de 70 p. 100 de la capacité de transport dans le monde. Beaucoup de compagnies de navigation investissent dans les terminaux et rassemblent leurs services dans la chaîne d'approvisionnement. En 1991, les quatre plus grandes entreprises de manutention s'occupaient seulement de 15 p. 100 des cargaisons; aujourd'hui, elles en traitent environ 36 p. 100 et continuent de se consolider.

Selon l'entreprise Goldman Sachs, il est intéressant, pour les régimes de retraite, d'investir dans les sociétés d'exploitation de terminaux internationales, ce qui signifie que le marché est très fluide à l'heure actuelle en raison des investissements en infrastructures. Si nous ajoutons à cela les changements au Canal de Panama et le fait qu'il y aura de nouveaux débouchés d'ici sept à huit ans, nous voyons qu'il est très difficile de prédire quelles marchandises circuleront et par quels moyens, et quels seront les gagnants et les perdants dans ce secteur.

Aux États-Unis, certaines mesures à court terme ont été prises afin d'empêcher l'encombrement des ports. Certaines lignes maritimes ont dirigé leurs services vers les ports de la côte est ou ceux du nord-ouest du Pacifique. Vancouver a profité de cette situation et des stratégies de réduction du risque inhérent à l'itinéraire. Des terminaux ont imposé aux expéditeurs des restrictions sur le temps libre dont ils disposent. Ils ont déterminé des dates d'arrivée avant même le départ des bateaux et ont implanté des programmes tels que l'arrimage serré et l'installation de rails dans les bassins. Ils ont aménagé des terminaux intérieurs et des terminaux à conteneurs hors bassins. Le port de Los Angeles-Long Beach a implanté un programme novateur appelé PierPASS Inc. pour inciter les camionneurs à rouler en dehors des heures de pointe. Le transport par camions en période creuse constitue maintenant 40 p. 100 des activités de ce port. Il est intéressant de noter que les ports canadiens ont bénéficié de certains de ces avantages il y a très longtemps et que les ports américains s'en inspirent.

What can we expect in the future? Global trade is continuing to grow. Everyone keeps wondering when it will stop. My opinion is that when people stop buying inexpensive goods at Wal-Mart and start spending more on recycling and having fewer disposable goods, then maybe we will see some of it easing off. At this point in time, however, the growth in trade is still booming.

In the United States, in 2004, only three ports had any excess capacity. The Panama Canal is now at 100 per cent capacity. They made a decision last week to move to a design build for their expansion in order to accelerate the delivery time on that.

We have a great deal of investment in capacity-growing measures. As well, there is much investment in landside activities. APM Terminals is investing U.S. \$500 million in Norfolk, Virginia, for a private greenfield facility with private money. State funds are forthcoming to invest in landside infrastructure. They are hoping that by 2010 the Heartland Corridor will shave one day off the travel time from Norfolk to Chicago, which will eat into business over Halifax. The investment in Prince Rupert is seen as smart or risky, depending on whom you talk to, but the terminal will have the fastest times to Chicago from North Asia, when compared with Vancouver and Los Angeles-Long Beach. I expect that Prince Rupert will become a thorn in the side of the U.S. south ports because they will likely have difficulty competing with that option.

That sets the scene for the state of the global container trade. Definitely, the West Coast is the place Canada wants to be in order to participate, but there will be some East Coast attraction of that global cargo as well. The largest vessels will not be calling Montreal so that leaves us with the Halifax option. I am not sure whether there is a greenfield opportunity on the East Coast.

The question then is what should be the role of government in making sure that Canadians participate in what is a possible boom in the U.S. appetite for consumer goods.

There is definitely a role for government to invest where there are public benefits, and those public benefits come from reduced road congestion or better air quality or other such factors. There is also a role for government investment when the project is too risky or requires too fast a payoff in the private sector. I can come back to that later if you like.

There is an opportunity for Canada to participate in this but that window will close in the next five to six years. We have an opportunity to change the dynamics of the flow and to have a place in that North American access.

I can talk about short sea shipping and about maritime container security, and I have set the scene for discussion on infrastructure investment.

À quoi pouvons-nous nous attendre pour l'avenir? Le commerce international continue de croître. Tout le monde se demande quand cessera cette explosion. Selon moi, cela cessera quand les gens arrêteront d'acheter des articles à bas prix chez Wal-Mart, qu'ils commenceront à dépenser davantage pour le recyclage et qu'ils utiliseront moins de biens jetables. Et alors peut-être que cela ralentira. Actuellement, cependant, la croissance continue d'une façon exponentielle.

Aux États-Unis, en 2004, seulement trois ports avaient un excédent de capacité. Le canal du Panama est actuellement à 100 p. 100 de sa capacité. Les autorités de ce port ont pris la décision la semaine dernière d'adopter un plan d'agrandissement afin d'accélérer les délais de livraison.

Il y a beaucoup d'investissements dans les mesures qui permettent d'augmenter la capacité. Ainsi, beaucoup d'investissements sont effectués dans l'exploitation « côté ville ». APM Terminals investit 500 millions \$US à Norfolk en Virginie pour un établissement privé, avec des fonds privés. Les fonds de l'État sont utilisés également pour investir dans les infrastructures « côté ville ». Les autorités espèrent que d'ici 2010, le corridor Heartland pourra diminuer d'une journée le temps de voyage de Norfolk à Chicago, ce qui aura un effet négatif sur Halifax. L'investissement à Prince Rupert est considéré soit intelligent soit risqué, selon la personne à qui vous vous adressez, mais le terminal possédera les temps de livraison les plus rapides de Chicago à l'Asie du Nord, comparativement à Vancouver et à Los Angeles, c'est-à-dire à Long Beach. Je pense que Prince Rupert deviendra un élément essentiel des ports du sud des États-Unis, car les ports auront vraisemblablement de la difficulté à concurrencer avec cette option.

Voilà donc la situation du commerce international par conteneur. Il est certain que la côte ouest est l'endroit visé par le Canada pour participer à ce commerce, mais la côte est attirera également des intervenants en raison du transport par cargo. Les plus gros navires n'iront pas à Montréal, alors cela nous laisse l'option de Halifax. Je ne sais pas vraiment s'il y a une possibilité sur la côte est.

Il faut alors se demander quel rôle le gouvernement devrait jouer pour s'assurer que les Canadiens participent à ce qui est peut-être un boom de la consommation aux États-Unis.

Le gouvernement doit assurément investir à l'avantage de la population, et cet avantage consiste à diminuer la congestion des routes ou à améliorer la qualité de l'air, ou d'autres facteurs semblables. Le gouvernement doit également investir lorsque le projet est trop risqué ou nécessite des retombées trop rapidement pour le secteur privé. Je peux revenir sur cette question plus tard, si vous le désirez.

Le Canada a la possibilité de participer à tout cela, mais la fenêtre de possibilités se fermera dans cinq ou six ans. Nous avons la possibilité de modifier la dynamique du trafic et de nous faire une place dans l'accès de l'Amérique du Nord.

Je peux parler du transport maritime à courte distance et de la sécurité des conteneurs du transport maritime et je suis prêt également à discuter de l'investissement dans les infrastructures.

The Chairman: Perhaps there are some questions from senators, after which I will give you the floor to speak to those aspects.

We are pleased to have Senator Cowan, Chairman of the Board of Dalhousie University, with us this evening.

[Translation]

For the past several years, there has been considerable discussion of the Asia-Pacific gateway initiative as a winning strategy for diversifying Canada's trade with Asian markets. However, there are many people, particularly in Atlantic Canada, who are making a case for the need for two gateways to the Asian market, one being the Pacific gateway, in respect of which numerous efforts have already been deployed, and the other being the Atlantic gateway.

The concept of an Atlantic gateway to Asia via the Suez Canal is being explored in Canada, but very little has been said to date about this option. How would an initiative of this nature complement the Pacific gateway and what is different about the two initiatives? Do we really need two gateways? What would be the scope of the Atlantic gateway versus that of the Pacific gateway?

[English]

Ms. Brooks: If I may clarify your question, are you asking why we should have two gateways and how they should be different?

The Chairman: Yes.

Ms. Brooks: The breakpoint, with the globe being round, evolves around where the cargo comes from and where it is going. If it is coming from North Asia and going to Chicago, it will never come through the Atlantic gateway. If it is coming from Malaysia, India or Indonesia, it is not likely to go the other way to Chicago. Therefore, we have a natural line that is probably breaking somewhere between Singapore and Hong Kong. Best estimates are that the breakpoint for the two gateways is near Thailand.

I would see the two gateways as being complementary and not competing.

Senator Eyton: I will drill a little deeper with my question. Ms. Brooks, you talked in general terms about Canada in respect of shipping. Short sea container shipping should be explored further. I am affiliated with a company that has been bidding on ports over the last year. We have submitted significant bids on four packages of ports: Vancouver and Prince Rupert; San Diego; New Orleans; and New York and New Jersey. We bid aggressively on all of them but we lost all the bids. There is a tremendous amount of capital chasing after ports.

I have not heard of an equivalent opportunity on the East Coast. There is money, and people understand that ports are a growing, dynamic business. The bids range from \$1 billion

Le président : Les sénateurs ont peut-être des questions à poser; ensuite, je vais vous permettre de parler de ces questions.

Nous avons le plaisir d'accueillir ce soir le sénateur Cowan, le président du conseil de direction de l'Université Dalhousie.

[Français]

Depuis quelques années, il a été beaucoup question de l'initiative de la porte d'entrée de l'Asie Pacifique comme stratégie gagnante pour la diversification des échanges vers les marchés asiatiques pour le Canada. Mais il y a quand même de nombreuses voix, notamment au Canada atlantique, qui plaident pour la nécessité d'avoir deux portes d'entrée pour le marché asiatique de notre pays, l'une étant la porte du Pacifique, pour laquelle des efforts et des moyens considérables sont déjà déployés, l'autre étant celle de l'Atlantique.

Un concept de porte d'entrée de l'Atlantique venant d'Asie via le canal de Suez est en développement au Canada, mais on en parle encore très peu. En quoi une telle initiative serait-elle complémentaire avec la porte du Pacifique et quelles sont les différences entre les deux? Est-ce nécessaire d'avoir deux portes? Quelle est l'ampleur que pourrait avoir la porte Atlantique, comparée à celle du Pacifique?

[Traduction]

Mme Brooks : Si je peux clarifier votre question, est-ce que vous me demandez pourquoi nous devrions avoir deux points de passage et pourquoi ces deux points devraient être différents?

Le président : Oui.

Mme Brooks : Étant donné que la terre est ronde, tout dépend de la provenance des cargos et de leur destination. Si un cargo vient de l'Asie du Nord et s'en va à Chicago, il ne passera jamais par le point de passage de l'Atlantique. S'il vient de Malaisie, de l'Inde ou de l'Indonésie, il ne devrait pas passer ailleurs pour aller à Chicago. Cependant, nous avons une ligne naturelle qui se situe probablement quelque part entre Singapour et Hong Kong. Selon les estimés, le point de partage pour les deux points d'entrée se situe près de la Thaïlande.

Je pense que les deux points de passage seraient complémentaires, et non en concurrence.

Le sénateur Eyton : Je vais aller un peu plus loin avec ma question. Madame Brooks, vous avez parlé du transport des marchandises au Canada de manière générale. Le transport maritime à courte distance par conteneur doit être exploré plus à fond. Je suis associé à une entreprise qui a présenté des soumissions aux ports l'année dernière. Nous avons présenté des soumissions importantes pour quatre ports : Vancouver et Prince Rupert; San Diego; New Orleans; New York et New Jersey. Nous avons présenté des soumissions agressives dans tous les cas, mais nous avons perdu. Il y a beaucoup de capital en jeu dans les ports.

Je n'ai pas entendu parler d'occasions équivalentes pour la côte est. Il y a de l'argent en jeu, et les personnes comprennent que les ports sont en croissance, que ce sont des entreprises dynamiques.

to \$3.5 billion, all from the private sector. In our case, we came up empty, but it demonstrated to me that there are vast quantities of capital for this purpose.

I have not heard Halifax mentioned in the conversations as part of that phenomenon. Why is that? I understand that Halifax is underutilized and not operating at or near its full capacity. It seems odd to me that with boom times all down the East Coast to the Gulf of Mexico and up the West Coast to Prince Rupert the ideal year-round port of Halifax is receiving neither attention nor money. What is the problem?

Ms. Brooks: There are a couple of issues. When people talk about buying ports, they are talking about buying terminal management leases.

Senator Eyton: And infrastructure.

Ms. Brooks: Yes, but the infrastructure is usually secured by a long-term lease. Currently, the capital markets are viewing that as a stable cash flow. Last week, at the Transportation Research Board in Washington, Jeff Holt of Goldman Sachs indicated that there was a time two to three years ago when the investment market pension funds, et cetera, decided that terminal operations with long-term leases were good investments, and they have been bidding up the market.

You asked why Halifax has not been on the table. The two terminals in Halifax have changed hands in the last five years.

Ceres has the management lease at Fairview Cove. Ceres, which is an NYK subsidiary, was purchased in 2002. Halterm Limited was recently purchased — I believe it closed last week — by the Macquarie group at about \$19 a share for the units that were traded on the stock exchange in Toronto.

As a person who acquired shares in Halterm a long time ago, I will have to say that I got out when it looked like I was never going to get my money back, and if I had held those shares for another year I would have gotten \$19 a share and done quite well.

The marketplace has been revaluing because this is a very big investment and pension funds are looking for places to put money, but they want a place that is already in existence. They do not want a place that does not have a track record.

Senator Eyton: There may be activity around Halifax, but I do not think it comparable to some of the other ports with which it should be competitive. What can we do to make it more attractive?

Ms. Brooks: The issue with capacity in Halifax is difficult because everyone has the attitude that there is so much capacity in Halifax, why should we do anything there. However, there is not enough capacity if one Maersk-size ship pulls in once a week and puts everything on the pier. Although it looks like there is a lot of capacity, it is because the current operation is a top-off operation.

Les soumissions se situent entre 1 milliard et 3,5 milliards de dollars, des fonds qui proviennent tous du secteur privé. Dans notre cas, nous n'avons rien gagné, mais cela m'a montré qu'il y avait beaucoup d'argent en jeu.

Je n'ai pas entendu parler d'Halifax dans les conversations qui traitent de ce phénomène. Pourquoi? Je pense que Halifax est sous-utilisée et ne fonctionne pas à sa capacité complète. En cette période de prospérité sur la côte est, jusqu'au golfe du Mexique, et sur la côte ouest, jusqu'à Prince Rupert, il est étrange que le port de Halifax, qui est ouvert à l'année et qui est situé dans un emplacement idéal, ne reçoit pas d'attention ni d'argent. Quel est le problème?

Mme Brooks : Il y a quelques questions en jeu. Lorsque les personnes parlent d'acheter des ports, nous parlons d'acheter des baux de gestion des terminaux.

Le sénateur Eyton : Et l'infrastructure.

Mme Brooks : Oui, mais l'infrastructure est habituellement garanti par un bail à long terme. Actuellement, les marchés en capitaux considèrent cela comme un apport financier stable. La semaine dernière, au Transportation Research Board à Washington, Jeff Holt de Glodman Sachs a dit qu'il y a deux ou trois ans, lorsque les investissements, les fonds de pension, et cetera, ont décidé que l'exploitation des terminaux avec des baux à long terme étaient de bons investissements, alors ils ont fait monter le marché.

Vous avez demandé pourquoi Halifax n'est pas à la table. Les deux terminaux situés à Halifax ont changé de propriétaire depuis cinq ans.

Ceres s'occupe de la gestion à Fairview Cove. Ceres, qui est une filiale de NYK, a été achetée en 2002. Halterm Limited a récemment été achetée — je crois que la transaction a été conclue la semaine dernière — par le groupe Macquarie pour environ 19 \$ l'action pour les unités négociées à la bourse de Toronto.

Étant donné que j'ai moi-même acquis des actions dans Halterm il y a longtemps, je dois dire que je les ai laissé aller lorsque je croyais ne jamais ravoir mon argent, mais si je les avais conservées une autre année, j'aurais eu 19 \$ l'action et je m'en serais bien tirée.

Le marché a été réévalué, car il s'agit d'un très grand investissement et les fonds de pension cherchent des endroits où placer leur argent; ils veulent la placer dans des endroits qui existent déjà. Ils ne veulent pas placer leur argent là où il n'y a pas d'antécédents.

Le sénateur Eyton : Il y a peut-être de l'activité autour d'Halifax, mais je ne crois pas que cela puisse être comparé avec ce qui se passe dans les autres ports qui font concurrence à Halifax. Que pouvons-nous faire pour rendre ce port plus attrayant?

Mme Brooks : La question de la capacité à Halifax est une question difficile, car tout le monde pense que la capacité à Halifax est si grande qu'il n'est pas nécessaire de faire quelque chose. Cependant, il n'y a pas tant de capacité que cela si un navire de la taille du Maersk accoste une fois par semaine décharger son contenu. Même si ce port semble avoir

They drop 400 boxes or 500 boxes at a go. They do not drop 6,000 boxes or 7,000 boxes or 8,000 boxes at once. There is not the capacity at Halifax for that.

Halifax's future depends on whether the business model stays the same or whether there is a change in the business model. Right now the global environment is in a flux. If the business model were to switch tomorrow then there is not enough capacity.

Senator Eyton: Our notes mention that Transport Canada funded a study on the feasibility of a short sea container feeder service between the East Coast of Canada and the Great Lakes, which seems to me a natural extension and purpose. The study found that a potential Halifax-Hamilton route would not be economically feasible even if the seaway were open 12 months a year, due to rail competition, insufficient traffic and financial obstacles. The study identified a number of challenges to the expansion of Canadian short sea shipping: insufficient port infrastructure, lack of coordination among transportation providers, insufficient cargo flows, seasonal constraints, customs and security regulations, and the high cost of doing business — and I would think that includes labour.

That is very negative, but I guess that study is dated.

Ms. Brooks: No, actually that study was released last year by MariNova Consulting in Halifax.

Senator Eyton: That is pretty damning stuff.

Ms. Brooks: There are a number of reasons why short sea shipping on that route is not profitable. There are other routes that could be profitable. That particular one is not. Short sea works best when it is in competition with truck because they are different markets. Rail on the other hand is much closer in its characteristics to short sea so it has the same distance range in which it competes, whereas with truck the ranges are different so you can carve out a part of the market.

The second problem is that if you are operating in Canadian domestic service, which is Halifax to Hamilton, you have to pay a 25 per cent duty on your vessel when you bring it in. You have to flag it under Canadian flag rules and then have you to bring it up to Coast Guard standards and that adds, according to a study I did with Dick Hodgson a few years ago, almost 50 per cent to the capital cost of operating the ship. You cannot expect the ship suddenly to become competitive when you have hamstrung it with extra duty and extra requirements over and above those required by the International Maritime Organization on ships in other markets.

beaucoup de capacité, c'est en raison des opérations actuelles. Les opérations viennent compléter les chargements. On décharge 400 ou 500 boîtes d'un coup. On ne décharge pas 6 000 ou 7 000 boîtes, ni 8 000 boîtes d'un coup. Halifax n'a pas la capacité pour cela.

L'avenir du port de Halifax dépend des modèles d'affaire, s'ils resteront inchangés ou s'ils seront modifiés. Actuellement, la situation générale est fluide. Si le modèle d'affaire était modifié demain, alors il n'y aurait pas assez de capacité.

Le sénateur Eyton : Selon nos notes, Transports Canada a financé une étude sur la faisabilité d'un service d'approvisionnement de conteneurs à faible distance entre la côte est du Canada et les Grands Lacs, ce qui me semble une suite naturelle. Selon l'étude, la voie Halifax-Hamilton ne serait pas économiquement faisable même si la voie maritime était ouverte 12 mois par année, en raison de la concurrence du chemin de fer, du trafic insuffisant et des obstacles financiers. L'étude a identifié un certain nombre de défis à relever pour l'expansion du transport maritime à courte distance au Canada : l'insuffisance de l'infrastructure des ports, le manque de coordination entre les fournisseurs de transport, l'insuffisance du trafic de cargos, les contraintes saisonnières, les règlements des douanes et en matière de sécurité et le coût élevé des affaires — et je crois que cela inclus la main-d'œuvre.

C'est très négatif, mais je suppose que cette étude n'est pas à jour.

Mme Brooks : Non, en fait cette étude a été publiée l'année dernière par MariNova Consulting à Halifax.

Le sénateur Eyton : C'est très négatif.

Mme Brooks : Il y a un certain nombre de raisons pour lesquelles le transport maritime à courte distance sur cette voie ne permettrait pas de faire des profits. D'autres voies pourraient être profitables. Mais pas celle-là. Le transport à courte distance fonctionne bien lorsqu'il est en concurrence avec le transport par camion, car il s'agit de marchés différents. Le transport par rail, cependant, comporte trop de caractéristiques similaires au transport maritime à courte distance. Le transport par camion est différent, alors il est possible d'accaparer une partie de ce marché.

Le deuxième problème est que si vous exploitez un service au Canada, soit la voie Halifax-Hamilton, vous devez payer 25 p. 100 de droits pour votre navire lorsqu'il arrive à port. Il faut que le navire porte un drapeau qui respecte les règlements canadiens à ce sujet et qu'il respecte les normes de la Garde côtière, ce qui ajoute, selon une étude que j'ai faite avec Dick Hodgson il y a quelques années, plus de 50 p. 100 au coût en capital de l'exploitation du navire. Vous ne pouvez vous attendre à ce que le navire devienne soudainement concurrentiel quand il faut payer tous ces droits supplémentaires et se conformer à ces exigences supplémentaires, en plus de ce qui est exigé par l'Organisation maritime internationale dans les autres marchés.

We have a problem. On top of that, if you operate a new service in Canada you have to pay a fee to establish the customs operation outside the hours, whereas existing services are grandfathered. That means you have to come into some place that has an existing service.

When we start adding up all of these costs I am not surprised at all that Halifax to Hamilton was not cost-effective. It is operating under a very heavy burden of additional costs resulting from regulation.

On the Eastern Seaboard we found we had a different set of problems when we looked into short sea between Canada and the United States. That goes back to the question earlier about container along the Eastern Seaboard. If you load a container in Halifax and offload it in New York, you have to pay harbour maintenance tax on the value of the cargo coming into a U.S. port, but if it goes by truck it does not have to pay that. We end up with a different set of public policy issues that need to be negotiated between Canada and the U.S. to alleviate the burden on the international route. There are regulatory burdens on both routes that are quite different.

Senator Eyton: It is a sad complexity. I have other questions but I will defer for now.

Senator Phalen: Previous witnesses before this committee have all sung the praises of short sea shipping in terms of the environment, highway congestion and so on. They also pointed out that there were some problems. One of them was cabotage. The Jones Act in the United States limited Canadian vessels from serving more than one port. Is there any move on the part of Canada to help alleviate that problem or have the United States change the Jones Act?

Ms. Brooks: If we asked the United States to change the Jones Act then we would have to be prepared to change our coasting trade legislation. We have similar rules in place in Canada. That is actually part of the problem with short sea shipping, because if you call on more than one American port you have to be American flagged and if you call on more than one Canadian port you have to be Canadian flagged, so you can offer only a shuttle service. You cannot triangulate your business the way the trucking industry can to be full on more than one leg. We could lobby the Americans to change the Jones Act but I do not think we would get very far because, in a way, it would like be the pot calling the kettle black. We have to look at ourselves and ask whether we would want to let this go. The people in the Department of Foreign Affairs and International Trade make a good argument: You do not give something away without getting something back. Therefore it is not likely we will change our coasting trade legislation without getting them to change theirs.

Nous avons un problème. En plus de cela, si vous exploitez un nouveau service au Canada, vous devez payer un droit pour les opérations douanières en dehors des heures normales, alors que les services extérieurs sont déjà garantis. Cela signifie qu'il faut être situé dans un endroit qui a déjà un service.

Lorsque nous ajoutons tous ces coûts, je ne suis pas surprise du tout d'entendre que la voie Halifax-Hamilton n'est pas rentable. Elle comporte des coûts supplémentaires très lourds en raison de la réglementation.

Sur le littoral Est, il y a des problèmes différents en ce qui a trait au transport maritime à courte distance entre le Canada et les États-Unis. Ce problème porte sur la question des conteneurs le long du littoral Est. Si vous chargez un conteneur à Halifax et que vous le déchargez à New York, il faut payer des droits d'entretien des ports selon la valeur du cargo qui arrive dans un port américain, mais si la marchandise est transportée par camion, ces droits n'existent pas. Il faut donc négocier différentes politiques publiques entre le Canada et les États-Unis pour alléger le fardeau du transport international. Il y a des obstacles réglementaires dans les deux cas, qui sont très différents.

Le sénateur Eyton : C'est malheureux, et c'est très complexe. J'ai d'autres questions, mais je vais arrêter pour l'instant.

Le sénateur Phalen : Les témoins précédents qui ont comparu devant ce comité ont tous chanté les louanges du transport maritime sur courte distance par rapport à l'environnement, à la congestion des autoroutes, et cetera. Ils ont également dit qu'il y avait certains problèmes. L'un de ces problèmes est le cabotage. La Jones Act des États-Unis limite les navires canadiens les empêche de se servir de plus d'un port. Le Canada a-t-il fait quelque chose pour alléger ce problème ou pour amener les États-Unis à modifier la Jones Act?

Mme Brooks : Si nous avons demandé aux États-Unis d'apporter des modifications à la Jones Act, alors nous aurions été prêts à modifier nos lois en matière de commerce côtier. Nous avons des règlements similaires au Canada. Cela fait partie du problème du transport maritime à courte distance. Si vous voulez faire escale dans plus d'un port américain, vous devez battre pavillon américain, et si vous voulez faire escale dans plus d'un port canadien, vous devez battre pavillon canadien. Nous ne pouvons donc qu'offrir un service de navette. Il n'est pas possible d'effectuer des opérations triangulaires comme dans l'industrie du camionnage, qui permet aux camions d'être pleins tout le long du transport. Nous pourrions faire du lobbying auprès des Américains pour qu'ils modifient la Jones Act, mais je ne pense pas que nous aurions beaucoup de succès, car cela reviendrait au même. Nous devons regarder nos règlements et décider ce que nous voulons faire. Les fonctionnaires du ministère des Affaires étrangères et du Commerce international ont présenté un bon argument : on ne donne pas quelque chose sans recevoir autre chose en retour. Il n'est donc pas probable que nous puissions modifier nos lois sur le commerce côtier sans qu'eux aussi changent les leurs.

Now the bright light on this would be that under the memorandum of cooperation on short sea shipping we should be able to negotiate something within Canada, the U.S. and Mexico that is special for the NAFTA region.

Senator Phalen: You mentioned the problem with Canadian shipping regulations and flagships. Is there any move to help alleviate the problem, to make a more positive business environment for short sea shippers?

Ms. Brooks: If one is collecting duty or tax to support an entity, one should see the benefits of that. Right now we collect a 25 per cent tariff on imported vessels supposedly to support the shipbuilding industry. However, I do not see that the shipbuilding industry is particularly healthy right now, so I am not sure that that is working. The only reason for that tariff is to support an industry that is not getting the benefit of it; that tax is not accomplishing anything for them. I do not think Canadians order any more vessels in Canadian yards than they would if there were no tariff.

That one is an easy fix. The total amount of duty being collected is very low, so why leave that tax in place? It is more trouble than it is worth.

Senator Phalen: Is it true that in Europe the shippers get a reduction of up to 35 per cent for short sea shipping?

Ms. Brooks: Every market in Europe is different, so I could not say that is the case. I have not heard that there is a blanket reduction.

Senator Phalen: Why would they get a reduction at all? What is the purpose of the reduction?

Ms. Brooks: My understanding is that there are short sea shipping promotion centres in Europe and there is an effort to move things through inducement, but I do not think that there is a cargo rebate or anything like that. I am not sure of the source of your information.

Senator Phalen: Is it an advantage for the country to ship short sea as opposed to highway because of the congestion and everything? They have invested something like \$500 million out west, and I understand much of that is infrastructure. If you were shipping short sea, especially in Atlantic Canada between Halifax and New York, would it not be an advantage to ship rather than clog a highway?

Ms. Brooks: You have raised an interesting question. If we were to improve short sea shipping between Halifax and New York, the prime beneficiary would be automobile drivers on the I-95 around Connecticut and Boston. We would have taken Canadian trucks off the road and benefited American

L'idéal serait de conclure un mémoire de coopération sur le commerce maritime à courte distance à la suite de négociations entre le Canada, les États-Unis et le Mexique qui s'appliquerait aux régions visées par l'ALENA.

Le sénateur Phalen : Vous avez parlé du problème de la réglementation canadienne en matière de transport et de pavillons. Fait-on quelque chose pour alléger le problème, pour offrir un environnement commercial favorable aux transporteurs maritimes à courte distance?

Mme Brooks : Lorsque l'on perçoit des droits ou une taxe pour aider une organisation, il faut que l'on voie les retombées de cela. Actuellement, nous percevons un droit de 25 p. 100 sur les navires étrangers afin de supposément aider à reconstruire l'industrie du transport maritime. Cependant, nous ne constatons pas que l'industrie du transport par navire se porte bien actuellement, alors je ne suis pas certaine que cela fonctionne. Ce droit existe uniquement pour appuyer l'industrie; mais cette industrie n'en voit pas les bénéfices. Ce droit ne fait rien pour l'industrie. Je ne pense pas que les Canadiens commandent plus de navires fabriqués dans des chantiers canadiens en raison de ce droit.

Le problème peut se régler facilement. Les droits perçus sont peu élevés, alors pourquoi laisser cette taxe en place? Cela fait plus de mal que de bien.

Le sénateur Phalen : Est-il vrai qu'en Europe, les transporteurs ont une réduction pouvant aller jusqu'à 35 p. 100 dans le cas du transport maritime à courte distance?

Mme Brooks : Tous les marchés de l'Europe sont différents, alors je ne peux pas dire si c'est vrai. Je n'ai pas entendu parler de ce type de réduction.

Le sénateur Phalen : Pourquoi obtiendraient-ils une réduction? Quel est le but de cette réduction?

Mme Brooks : D'après ce que je comprends, il y a des centres qui font la promotion du transport maritime à courte distance en Europe et ces centres s'efforcent de favoriser ce type de transport. Mais je ne pense pas que l'on accorde un rabais pour les cargos ou quelque chose de similaire. Je ne sais pas quelle est la source de votre information.

Le sénateur Phalen : Est-il avantageux pour le Canada d'utiliser le transport maritime à courte distance au lieu d'utiliser les autoroutes, en raison de la congestion et de tout le reste? Dans l'Ouest, il y a eu environ 500 millions de dollars d'investissement, et je pense que c'est surtout dans l'infrastructure. Ne serait-il pas mieux de faire du transport maritime à courte distance, particulièrement au Canada Atlantique, entre Halifax et New York, au lieu de congestionner les autoroutes?

Mme Brooks : Vous avez soulevé une question intéressante. Si l'on améliore le transport maritime à courte distance entre Halifax et New York, les premiers qui en bénéficieraient seraient les conducteurs automobiles qui utilisent l'autoroute I-95 dans les régions du Connecticut et de Boston. Il y aurait moins de

automobile drivers. I would love to see short sea shipping on that route grow, but the prime benefit would be improved air quality for the New England citizens.

Senator Phalen: Cost-wise, would it be cheaper to ship short sea on that run rather than by truck?

Ms. Brooks: Studies currently under way at Dalhousie University on short sea show that there is a break point about Philadelphia, where suddenly short sea becomes very competitive.

As you go down the coast, you end up with a longer transit time and a cheaper price. Truck and short sea are about equal in Massachusetts, and as you go further down, you get price improvements. If the shipper wants a cheaper price, he will switch to short sea. If he wants a faster transit time, he will stay with truck. The question becomes how many trucks do you pull off the road.

Senator Phalen: Now for my pet question. It has been said that the thinking is that on the West Coast you have Vancouver and Prince Rupert, and on the East Coast you have Halifax and Canso. Can you give us your opinion on the idea of a port in Canso?

Ms. Brooks: Canso is a successful port now; it is the fourth or fifth largest in Canada. I have not seen this year's figures but it is a bulk port at this point in time. It has deep water and wonderful attributes. It has a fantastic position with respect to tanker traffic into the U.S. and I imagine that will continue to grow.

Americans do not want tanker facilities for big tankers; they are afraid of pollution in their harbours. They will continue to have their big tankers come into Canso, drop off tanker oil and leave, and then smaller tankers go into the U.S. Canso has done extremely well from that business; it has done well from aggregates and so on.

There is not currently a Class 1 rail service to Canso. Not too far away now there will need to be a stronger and more viable rail link. I am not sure that the right land is still available. The Bear Head facility that would have been good for a container terminal has since been reallocated.

I am not entirely sure that Canso is a strong player in that. My personal opinion is that one should build on the strengths one has. Right now, there is strength in Halifax and a system in Halifax. However, Canso has done extremely well.

camions canadiens sur les autoroutes et cela serait avantageux pour les automobilistes américains. J'aimerais bien que le transport maritime à courte distance sur cette voie connaisse une croissance, mais ce seraient les habitants de la Nouvelle-Angleterre qui en tireraient des avantages comme l'amélioration de la qualité de l'air.

Le sénateur Phalen : En ce qui a trait aux coûts, serait-il moins cher de faire du transport maritime à courte distance sur cette voie plutôt que du transport par camion?

Mme Brooks : Selon des études actuellement en cours à l'Université Dalhousie sur le transport maritime à courte distance, le transport maritime à courte distance deviendrait concurrentiel à partir de Philadelphie.

À mesure que vous descendez la côte, le temps de transit devient plus long et coûte moins cher. Le transport par camion et le transport maritime à courte distance sont à peu près équivalents au Massachusetts, et à mesure que vous descendez la côte, les prix du transport maritime à courte distance s'améliorent. Si un transporteur veut faire du transport à moindre coût, il choisira alors le transport maritime à courte distance. S'il veut un temps de transit plus rapide, il conservera le transport par camion. Il s'agit donc de savoir combien de camions le transporteur désire mettre sur les routes.

Le sénateur Phalen : Maintenant, j'ai une question difficile. Selon l'idée répandue, sur la côte ouest, il y a Vancouver et Prince Rupert, et sur la côte est, il y a Halifax et Canso. Pouvez-vous nous dire ce que vous pensez de l'idée d'un port à Canso?

Mme Brooks : Canso est un port qui fonctionne bien actuellement; c'est le quatrième ou le cinquième en importance au Canada. Je n'ai pas vu les chiffres pour cette année, mais c'est un port de transport de volume. Il est situé en eaux profondes et possède d'excellentes qualités. Il est situé dans un emplacement merveilleux pour ce qui est du trafic vers les États-Unis et j'imagine qu'il connaîtra une croissance.

Les Américains ne veulent pas d'installations destinées aux gros pétroliers; ils ont peur de la pollution dans leurs ports. Ils continueront de faire venir les grands pétroliers de Canso, qui se déchargeront du pétrole puis quitteront leurs ports, puis ils feront venir les plus petits pétroliers aux États-Unis. Canso s'est très bien débrouillé avec les pétroliers; il fonctionne bien pour le regroupement, et cetera.

Actuellement, il n'y a pas de service de classe 1 à Canso. Dans peu de temps, il faudra un lien ferroviaire plus établi et plus viable. Je ne sais pas vraiment si les terres appropriées sont encore disponibles. L'installation de Bear Head a été un bon choix pour un terminal de conteneurs, mais elle a depuis été réorganisée.

Je ne sais pas si Canso pourra être vigoureux à ce titre. Selon mon opinion personnelle, le port devrait se fonder sur ses bases solides pour croître. Actuellement, il y a de la vigueur à Halifax et dans le système de Halifax. Cependant, Canso a très bien fonctionné jusqu'à présent.

Senator Mercer: It seems to me that in each market there is a niche market for short sea that is unique to each port. In Halifax, for example, you said that short sea may not be economical beyond Philadelphia.

Ms. Brooks: No, it is actually more economical. The problem is that as you go further south there is less demand.

Senator Mercer: I was actually going much further south with my question. I understand there is a niche market that needs to be filled, which is the Caribbean. Halifax is out of the business for a short period of time, but hopefully will be back in it. There is no short sea shipping going to the Caribbean now from East Coast Canadian ports. My understanding from the Port of Halifax is that they are desperately looking for a carrier to do that.

Ms. Brooks: There used to be service from Saint John, New Brunswick. I am not sure of the present state of that. Irving's Tropical Shipping and Kent Lines were in that market a few years ago.

There has to be a certain volume of trade to keep that business going. The alternate is to send it by truck to New Jersey or Miami and put it on a carrier that is going to the Caribbean from there. I think that is how the market is being serviced now. I would imagine that is a more expensive proposition than ship the whole way.

Maybe I should explain the economics of truck and ship. A ship can carry so much more than a truck, so if you do not have a large enough volume, truck will always be more competitive in the small volume market. You need enough volume to keep a train or ship going. They carry bigger volumes. If the demand is not strong enough, that becomes a problem.

Senator Mercer: You talked about shipping from the Far East, and from India, et cetera. You thought there is a point somewhere around Taiwan or north where it is more economical to go to the West Coast, and perhaps south of that it may be more economical to go through Suez. Is China Shipping Container Lines not breaking that mould now a little bit in going through Suez to Halifax? They are carrying almost exclusively products for Canadian Tire and they are going to Halifax.

I gather that North American customers are now asking their suppliers to spit up shipping between East and West Coast ports and not to depend totally on West Coast ports. That is due to of a number of factors — the delays in the West Coast ports, the labour situation in the western ports as compared to the eastern ports, and the closeness to the East Coast market in the United States. Is that becoming a trend?

Le sénateur Mercer : Il me semble que dans chacun des marchés dont nous parlons, il y a une niche pour le transport maritime à courte distance qui est unique à chaque port. À Halifax, par exemple, vous avez dit que le transport maritime à courte distance n'était peut-être pas économique au-delà de Philadelphie.

Mme Brooks : Non, en fait, c'est plus économique. Le problème, c'est qu'au-delà de Philadelphie, la demande diminue.

Le sénateur Mercer : En fait, je pensais au Sud en posant ma question. Je pense qu'une niche doit être comblée, les Caraïbes. Halifax n'y est pas, et ne le sera pas pour une courte période, mais j'espère qu'il se remettra sur pied. Actuellement, il n'y a pas de transport maritime à courte distance vers les Caraïbes en provenance des ports de la côte est canadienne. D'après ce que je comprends, le port de Halifax recherche désespérément un transporteur pour effectuer ce servir.

Mme Brooks : Il y a déjà eu un service à partir de Saint John au Nouveau-Brunswick. Je ne sais pas vraiment ce qu'il en est actuellement. Irving's Tropical Shipping et Kent Lines participaient à ce marché il y a quelques années.

Il faut un certain volume commercial pour pouvoir continuer à utiliser cette voie. L'autre possibilité, c'est d'envoyer la marchandise par camion au New Jersey ou à Miami et de mettre la marchandise sur un transporteur pour les Caraïbes. Je sais qu'actuellement, ce marché est utilisé. J'imagine que c'est plus cher que le transport de la marchandise par navire du début à la fin.

Je devrais peut-être vous expliquer les particularités économiques du transport par camion et du transport par navire. Un navire peut transporter beaucoup plus de marchandises qu'un camion, alors si vous n'avez pas un volume assez grand, le transport par camion coûtera toujours moins cher. Il faut avoir assez de volume pour faire du transport par un train ou par navire. On parle de gros transporteurs. Si la demande n'est pas assez élevée, alors ce type de transport devient un problème.

Le sénateur Mercer : Vous avez parlé du transport depuis l'Extrême-Orient, l'Inde, et cetera. Vous dites qu'il y a un point quelque part entre Taiwan ou le nord de Taiwan où il devient plus économique de passer par la côte ouest et où il est peut-être plus économique de passer par le sud que de passer par Suez. La China Shipping Container Lines ne brise-t-elle pas ce modèle actuellement, en passant par Suez pour aller à Halifax? Cette entreprise transporte presque exclusivement des produits pour Canadian Tire et elle va à Halifax.

Je suppose que les clients nord-américains demandent maintenant à leur transport de partager leur route et d'utiliser des ports sur la côte est et sur la côte ouest afin de ne pas dépendre uniquement des ports de la côte ouest. Cela s'explique par un certain nombre de facteurs — les retards dans les ports de la côte ouest, la situation de la main-d'œuvre dans les ports de la côte ouest comparativement à la main-d'œuvre dans les ports de la côte est et la proximité de la côte est avec les marchés américains. Est-ce que cela devient une tendance?

Ms. Brooks: I think that is where I started tonight, with the concept of route risk mitigation, because the West Coast routes are seen to be more risky. Companies are choosing three large options: Asia to the U.S. Gulf or East Coast through Panama; Asia to the West Coast; and Asia through Suez to the East Coast.

You are right; China Shipping is proving it can be done. I know many people in the Halifax area would like to see more of that. On the other hand, you have the question about Maersk, which withdrew late last week. I will speculate that Maersk's withdrawal was due to some losses and they have some fairly large investments, so it may be that the model is not broken.

Senator Mercer: I, too, was concerned when I saw that Maersk had pulled out of Halifax. I quickly consulted with the port and others involved and I understand that Maersk's removal from Halifax had little to do with Halifax and more to do with their global situation. They made a large acquisition a couple years ago and it has not yielded the volumes they thought it would, so they had to shrink internationally and Halifax was one of the victims. As they have done before, Maersk may be back as things change with them.

Ms. Brooks: It is a volatile business.

Senator Mercer: Exactly. You talked about the Halifax-Hamilton route. On the Halifax-Hamilton route you have to sail past Montreal. It seems to me that the Montreal-Hamilton route would be much more economical, especially since Montreal has the bulk of the European market on the East Coast.

Ms. Brooks: It depends on what you are carrying. The issue with the Hamilton service was that when you run for nine months of the year you cannot ask shippers to commit to something that runs parallel to rail. Rail provides very good competition, and that would still exist in a Montreal-Hamilton run. I am not sure that Montreal-Hamilton would be any more successful than Halifax-Hamilton because the rail competition is direct. There is no rail competition running against short sea down the Eastern Seaboard because the rail lines go into Montreal and west before they go down. The rail lines do not compete on a cross-lakes service, so that is a possibility. I understand that Hamilton is still trying to get a service into Oswego in the U.S. There are possibilities still being developed for short sea across the Gulf and down the West Coast from Vancouver into Seattle, Oakland and so on.

There are other options. I am just not sure that you can make it work when you are running directly parallel to rail.

Senator Mercer: I want to get your opinion on the advantages that Halifax has, and that Port Hawkesbury at Canso would have if there were a container port there, with regard to ability to

Mme Brooks : Je pense que c'est ce que j'ai commencé à dire ce soir, en parlant du concept de l'atténuation des risques dans les voies, car les voies qui empruntent la côte ouest sont vues comme étant plus risquées. Les entreprises choisissent trois grandes options : de l'Asie jusqu'au golfe du Mexique ou jusqu'à la côte est des États-Unis en passant par Panama; de la l'Asie jusqu'à la côte ouest; et de l'Asie jusqu'à la côte est en passant par Suez.

Vous avez raison; la China Shipping prouve que c'est une option. Je connais beaucoup de personnes à Halifax qui aimeraient que cette option soit utilisée davantage. D'un autre côté, il y a la question concernant la compagnie Maersk, qui s'est retirée la semaine dernière. Je pense que le retrait de Maersk s'explique par des pertes et les investissements assez importants, alors cela ne met peut-être pas en cause le modèle dont nous parlons.

Le sénateur Mercer : Moi aussi, j'ai été préoccupé lorsque j'ai vu que Maersk se retirait de Halifax. J'ai rapidement consulté les autorités du port et d'autres personnes en cause et j'ai compris que le retrait de Maersk de Halifax avait peu à voir avec Halifax et qu'il s'explique surtout par la situation mondiale. La compagnie a fait une grande acquisition il y a deux ans et cela n'a pas généré les volumes prévus, alors elle a dû diminuer ses activités. Et Halifax a été l'une des victimes. Comme Maersk l'a déjà fait, elle peut revenir si les choses changent.

Mme Brooks : C'est un secteur volatile.

Le sénateur Mercer : Exactement. Vous avez parlé de la voie Halifax-Hamilton. Dans cette voie, vous dites qu'il faut passer par Montréal. Il me semble que la voie Montréal-Hamilton serait beaucoup plus économique, d'autant plus que Montréal reçoit la majorité du marché européen destiné à la côte est.

Mme Brooks : Cela dépend de ce que vous transportez. Le problème qu'il y avait avec le service de Hamilton, c'est que lorsque vous faites du transport neuf mois par année, il n'est pas possible de demander aux transporteurs de choisir ce mode de transport plutôt que le transport par train. Le transport par train est très concurrentiel et cette concurrence existerait toujours s'il y avait une voie Montréal-Hamilton. Je ne pense pas que cette voie aurait plus de succès que la voie Halifax-Hamilton, en raison de la concurrence du chemin de fer qui est directe. Le transport par train n'entre pas en concurrence avec le transport maritime à courte distance dans la voie maritime de l'est, étant donné que les voies ferrées passent par Montréal et vont vers l'ouest avant de se diriger vers le sud. Les compagnies ferroviaires ne sont pas en concurrence avec le service des Grands Lac, alors c'est une possibilité. Je pense que Hamilton essaie encore d'obtenir un service à Oswego, aux États-Unis. Il y a encore des possibilités de développement pour le transport maritime à courte distance dans les lacs, tout comme dans le golfe et sur la côte ouest, de Vancouver à Seattle, à Oakland, et cetera.

Il y a d'autres options. Mais je ne suis pas certaine si ces options peuvent fonctionner lorsqu'elles entre directement en concurrence avec les compagnies ferroviaires.

Le sénateur Mercer : J'aimerais que vous nous disiez ce que vous pensez des avantages de Halifax et du port Hawkesbury, à Canso, s'il devenait un port pour conteneurs, et je veux parler de

receive post-Panamax size ships. At Halifax, both piers can receive post-Panamax size vessels, including up to the sixth generation that are now coming on stream. On the East Coast of North America there are only two ports that have that capability, New York and Halifax. Am I correct?

Ms. Brooks: New York does not have that capability. New York hopes to have complete capability, but they are not finished their dredging program. Halifax has the same problem that New York has when the vessels get large at the top end; that is, although they are currently clearing the MacDonald and MacKay bridges in Halifax Harbour, the air draft will be a problem if they get too much larger. In New York, the Bayonne Bridge presents almost the same problem.

The East Coast is the last market that the largest ships will be put into because the entire East Coast has a problem of draft issues.

New York and New Jersey are talking about how much it would cost to tear down and replace the Bayonne Bridge. I think there could be a similar issue in Halifax. What do you do when the ships get so large that, although the harbour is deep enough, there is not enough space for the ship at the top?

Senator Mercer: The trouble in Halifax is that we have two bridges and a terminal outside the bridge.

Ms. Brooks: Yes. It has just been sold to Macquarie.

Senator Mercer: That leads to my next question. The sale of Halterm to Macquarie closed over the last 30 days. Do you see in that sale an opportunity for Macquarie, because of its international connections, to bring some business to Halifax that Halifax may not have seen before?

Ms. Brooks: I think it will depend on who else Macquarie buys. Its current portfolio of ports is not necessarily going to drive more business. The Macquarie investment provides Halterm, which was an independent before this, with deeper pockets and more ability to access funds. Macquarie has a reputation in public-private partnerships as well, so I think they may be able to bring other parties to the table. If there is an expansion of Halterm, I understand that it would be possible to expand it into space that is currently Port of Halifax property. It is possible that Halterm could get more of the business.

Another reason the Ceres terminal has the advantage right now is that it is tied in with NYK. It is a subsidiary of NYK, and NYK is an alliance partner with Orient Overseas Container Line, OOCL, and others in one of the larger alliances globally. They bring the lines that go with that alliance to that terminal.

Senator Phalen: When they are finished dredging in New York, will they be able to take the large ships?

la capacité d'accueillir les navires d'une jauge supérieure à celle des navires Panamax. À Halifax, les deux ports peuvent recevoir ce type de navires, notamment les navires de la sixième génération qui s'en viennent. Sur la côte est de l'Amérique de Nord, il y a seulement deux ports qui ont cette capacité, soit New York et Halifax. Ai-je raison?

Mme Brooks : New York n'a pas cette capacité. New York espère avoir une capacité totale, mais ce port n'a pas fini son programme de dragage. Halifax a le même problème que New York lorsque les navires sont trop larges à l'extrémité supérieure; et même si les autorités sont actuellement en train de dégager les ponts MacDonald et MacKay à Halifax, le tirant d'air constituera toujours un problème pour les navires ayant une jauge trop importante. À New York, le pont Bayonne présente presque le même problème.

Sur la côte est, c'est le dernier endroit où les navires de jauge supérieure iront, étant donné que toute la côte est a un problème avec le tirant d'air.

À New York et au New Jersey, les autorités parlent beaucoup de démanteler puis de remplacer le pont Bayonne, et du coût que cela impliquerait. Je crois qu'il y aurait un problème similaire à Halifax. Lorsque les navires deviennent énormes, que faut-il faire s'il n'y a pas assez de place, même si le port est assez profond?

Le sénateur Mercer : Le problème à Halifax, c'est que nous avons deux ponts et un terminal à l'extérieur du pont.

Mme Brooks : Oui. Et il vient juste d'être vendu à Macquarie.

Le sénateur Mercer : Cela m'amène à ma prochaine question. La vente de Halterm à Macquarie a été conclue il y a environ 30 jours. Voyez-vous dans cette vente la possibilité que Macquarie, étant donné ses liens internationaux, apporte des affaires à Halifax?

Mme Brooks : Je crois que cela dépend de ce que Macquarie achètera. Le portefeuille de Macquarie actuel en matière de ports ne va pas nécessairement apporter plus d'affaires. Les investissements de Macquarie permettent à Halterm, qui était indépendant avant, de disposer de plus de fonds et d'une capacité accrue pour accéder à des fonds. Macquarie a également la réputation de former des partenariats publics-privés, alors je crois qu'elle pourra amener d'autres intervenants à la table. S'il y a une expansion de Halterm, je pense qu'il serait possible de l'agrandir et d'occuper l'espace qui appartient au port de Halifax. Il est possible que Halterm génère plus d'activités.

Une autre raison pour laquelle le terminal Ceres possède l'avantage actuellement, c'est qu'il est lié à NYK. C'est une filiale de NYK, et NYK est un partenaire d'alliance avec Orient Overseas Container Line, OOCL et d'autres groupes qui forment des alliances plus grandes à l'échelle internationale. Ces groupes apportent les compagnies des alliances dans ce terminal.

Le sénateur Phalen : Quand le dragage à New York sera terminé, est-ce qu'il pourra accueillir des navires d'une jauge supérieure?

Ms. Brooks: I am not sure that they will, because New York silts. When they think they have finished dredging, they start dredging again, whereas in Halifax it is rock, so we are not silting up at the same rate. Canso also does not have a silt problem. However, the rest of the Eastern Seaboard has a silt problem.

Senator Phalen: Canso is deep enough now, is it not?

Ms. Brooks: Yes, it is.

Senator Mercer: I have a question regarding outside-the-gate infrastructure. As you can gather from my questions, I am from Halifax. I understand that Halifax's two terminals are the best. I grew up blocks away from the Ceres terminal and I have visited Montreal and other ports to get a feel for them.

It seems to me that one of the problems we are going to have, which Vancouver has now, is the infrastructure outside the fence. Should the federal government be addressing that in some way, perhaps through infrastructure programs that are transportation-specific?

Ms. Brooks: Absolutely. Although it will cost U.S. \$500 million in private terminal investment to build the APM terminal in Norfolk, the State of Virginia is paying for the relocation of track. It is paying for the highway interchanges that service that terminal. It is doing deals with the other states in order to support the Heartland Corridor redevelopment to get goods coming into Norfolk to Chicago a day faster. That is being done with more public money.

In U.S. ports, the landside infrastructure is traditionally provided much more by the state. They view that as a public benefit in many ways, because it alleviates car congestion, makes life for the residents in the area much better, and so on.

The landside infrastructure for the competing ports south of the border is, generally speaking, publicly funded, but usually at the state level as opposed to at the federal level.

Senator Mercer: Is there no federal involvement at all?

Ms. Brooks: The federal government is involved, but the involvement is usually not of the size or magnitude that would be normal in Canada. When there is public funding in Canada, it is quite often a 50-50 split between the federal government and the provinces. In highway development, for example, that is the norm. That would not be seen in the U.S.; it is not how they tend to do things.

Senator Zimmer: I met with two gentlemen from CN this morning, and they talked about infrastructure and the role of government. They also talked about two options for transportation: another rail line for double tracking right across the country versus another trans-Canada highway. Of course, I know which side they were leaning on. What do you think about those two types of transportation or a combination of the two? The second part of the question is who pays for it, which you have answered somewhat.

Mme Brooks : Je ne sais pas, car New York est constitué de limon. Lorsqu'ils auront fini le dragage, ils devront recommencer, alors qu'à Halifax, l'emplacement est sur le roc. Ce n'est donc pas la même chose. Canso ne possède pas ce problème de limon. Cependant, le reste du littoral de l'Est le même problème.

Le sénateur Phalen : Canso est assez profond maintenant, n'est-ce pas?

Mme Brooks : Oui.

Le sénateur Mercer : J'ai une question au sujet de l'infrastructure à l'extérieur du port. Comme vous pouvez le constater d'après mes questions, je viens d'Halifax. Je pense que les deux terminaux de Halifax sont les meilleurs. J'ai grandi à quelques coins de rue du terminal de Ceres et j'ai visité Montréal et d'autres ports.

Il me semble qu'un des problèmes que nous avons, et que Vancouver a aussi maintenant, c'est l'infrastructure à l'extérieur du port. Le gouvernement fédéral devrait-il s'occuper de cela, peut-être en mettant au point des programmes d'infrastructure qui visent spécifiquement le transport?

Mme Brooks : Même si la construction du terminal APM à Norfolk, dans l'État de Virginie, coûtera 500 millions de dollars américains en investissement privé, c'est l'État qui paie la relocalisation. Elle paie les échangeurs de l'autoroute qui desservent le terminal. L'État conclut des ententes avec d'autres États afin d'aider le corridor Heartland, de favoriser son développement afin que les biens puissent passer de Norfolk à Chicago plus rapidement, soit un jour de moins. Tout cela est fait avec l'argent du gouvernement.

Dans les ports américains, l'infrastructure du côté terrestre est financée en majorité par l'État. Ils considèrent que c'est un bien public, car cela permet de diminuer la congestion, d'améliorer la qualité de vie des résidents aux alentours, et cetera.

L'infrastructure du côté terrestre des ports aux États-Unis de la frontière est, de manière générale, financée par l'État, et non le gouvernement fédéral.

Le sénateur Mercer : Est-ce que le gouvernement fédéral participe d'une manière quelconque?

Mme Brooks : Le gouvernement fédéral participe, mais il n'injecte pas autant d'argent que le Canada le ferait normalement. Lorsqu'il y a un financement public au Canada, c'est souvent un partage moitié-moitié entre le gouvernement fédéral et les provinces. Dans la construction des autoroutes, par exemple, c'est la norme. Ce n'est pas le cas aux États-Unis; ils n'ont pas tendance à faire les choses de cette manière.

Le sénateur Zimmer : J'ai rencontré deux hommes du CN ce matin et ils me parlaient de l'infrastructure et du rôle du gouvernement. Ils m'ont également parlé de deux possibilités en matière de transport : une autre voie ferrée pour doubler les voies qui traversent le pays et une autre autoroute transcanadienne. Bien sûr, je sais quelle option ils privilégient. Que pensez-vous de ces deux options ou de la combinaison des deux? La deuxième partie de ma question consistait à vous demander qui payait pour cela, mais vous avez déjà répondu en quelque sorte.

Ms. Brooks: That is difficult, because the two methods service very different needs. Trains tend to be good at more than 700 kilometres. Canada is a big country. Trains are good at doing the freight thing. Highways are good at people and the shorter haul. If we had a trans-Canada highway that was fully intact, double lanes all the way, the trucking would be better and the car experience would be better. In Atlantic Canada, whole stretches of highway are single lane each direction and need to be made double or made to look like a trans-Canada highway.

Highway and rail service different needs, so I would not say it is an either/or situation. Canadians need a network that works. Networks are like the arterial system in our bodies. If one part does not work, it clogs the system and produces a bottleneck. Trade then does not flow, people do not flow, and the system does not work efficiently.

Senator Zimmer: I think the solution they had this morning was a combination of rail and highway, depending on what province you are in. For instance, in Saskatchewan, it would not make sense to have another trans-Canada highway because the traffic is not that heavy in many areas. It appeared as if in certain portions of the country you would have one over the other, depending on the terrain and the geography and the service provided.

Senator Adams: You mentioned different buyers, and I want to find out more about the Asians or Americans. You said that people pay an extra 27 per cent tariff to go into the United States. Americans are buying some of the terminals around the harbours. If the terminals are owned by an American company, do they still have to pay tariffs? Who gets the tariffs? You mentioned that we should not change the policy regulating the terminals between Canada and the U.S.

Ms. Brooks: I think you are referring to the tariff question and the 25 per cent tariff that is applicable on the acquisition of a vessel. Americans have a different problem. Instead of having to pay 25 per cent on the vessel, they have to order their vessels in U.S. shipyards, and they cannot use one that was not built in a U.S. shipyard. The U.S. shipyards are used to making their profits on military contracts, so you can imagine the price that an American ship owner has to pay to buy vessels. The buyers in different markets for vessels will be faced with quite different cost structures, which may make them uncompetitive with other ones that could be supplying the service, or other routes.

With respect to buyers of transport services from Asia, much of what is coming from Asia to North America is to service the North American retail market. The decisions about what happens are being made by Wal-Mart, Home Depot and Sears, the very large companies that control the products that you and I buy in the store. Companies like Dell, for example, have based their

Mme Brooks : C'est difficile à répondre, car les deux types de services répondent à des besoins très différents. Le transport par train est bon pour un transport au-delà de 700 kilomètres. Le Canada est un grand pays. Les trains sont un bon moyen pour le transport sur courte distance. Si nous avions une autoroute transcanadienne tout à fait intacte, à deux voies dans les deux sens, ce serait mieux pour le transport par camion et même pour les conducteurs automobiles. Au Canada atlantique, de grandes parties de cette autoroute ne comportent qu'une seule voie dans chaque sens, et l'on aurait besoin de deux voies, d'une vraie autoroute transcanadienne.

Le transport par train et le transport par camion répondent à différents besoins, alors je ne peux pas dire que l'une option est préférable à l'autre. Les Canadiens ont besoin d'un réseau qui fonctionne bien. Les réseaux sont comme les artères de notre corps. Si une partie ne fait pas son travail, le système bloque et il y a congestion. Le commerce ne se fait pas facilement, les personnes ne peuvent pas voyager facilement et le système ne fonctionne pas de manière efficace.

Le sénateur Zimmer : Je crois que la solution dont ils parlaient ce matin était de combiner le transport par train et le transport par camion, en fonction des provinces. Par exemple, en Saskatchewan, il serait insensé de construire une autre autoroute transcanadienne parce qu'il n'y a pas beaucoup de problèmes de circulation. Ils ont dit que dans certaines parties du pays, il faudrait les deux options, selon le terrain et la géographie et le service offert.

Le sénateur Adams : Vous avez parlé de différents acheteurs, alors j'aimerais en apprendre plus sur les Asiatiques et les Américains. Vous avez dit que pour aller aux États-Unis, il faut payer un tarif supplémentaire de 27 p. 100. Les Américains achètent certains des terminaux dans les ports. Si les terminaux appartiennent à des entreprises américaines, sont-elles encore soumises à des tarifs? Qui collecte ces fonds? Vous avez dit qu'il ne faudrait pas changer la politique qui réglemente les terminaux entre le Canada et les États-Unis.

Mme Brooks : Je pense que vous parlez de la question des tarifs et du 25 p. 100 qui s'appliquent lors de l'acquisition d'un navire. Les Américains ont un problème différent. Au lieu de devoir payer 25 p. 100 pour le navire, ils doivent commander leur navire à un chantier maritime américain; ils ne peuvent utiliser un navire qui n'a pas été construit dans un chantier maritime américain. Les chantiers maritimes américains font leur argent en construisant des navires militaires, alors vous pouvez imaginer le prix qu'un propriétaire de navire américain doit payer pour ses navires. Les acheteurs de différents marchés ont des structures de coût assez différentes, ce qui les rend non concurrentiels avec d'autres qui pourraient fournir le service ou offrir d'autres voies.

En ce qui a trait aux acheteurs de services de transport asiatiques, la plupart des navires en partance de l'Asie viennent en Amérique du Nord pour desservir le marché du commerce au détail nord-américain. Les décisions sont prises par Wal-Mart, Home Depot et Sears, les grandes entreprises qui contrôlent les produits que vous et moi achetons dans les magasins. Les

entire business model on the truck as a moving warehouse. You can be sure that very large companies making decisions about what route to use are looking at all the details along the way, and they will use the transport suppliers, the routes, the gateways and the corridors that provide them with the best service at the lowest possible price.

Senator Adams: You mentioned that some terminals do not have big warehouses around the harbour. Most containers coming in do not need to go there. They are not worried about stuff freezing in the wintertime, and now the containers do not even have to be waterproof. Are people buying that land?

Ms. Brooks: I am not sure I have understood your question.

Senator Adams: The containers now are not put in warehouses for storage. I figure that gives us more area for all those huge ships coming in and unloading. I watched on Discovery the system of harbours and how they operate to move those containers.

Ms. Brooks: It depends on where the container is going. For some markets, the containers will come in off the ship, be moved directly to rail and go to, say, Toronto, whereas other containers may come in, then go to truck and be sent a short distance away. Sometimes they stay at the terminals because there is not a requirement to move them as quickly and the shipper is not pushing for it because he has a lot of buffer stock. Other times the shipper is looking for the fastest possible service, and he is looking for it to be delivered tomorrow in Toronto.

These business decisions are made on a very large scale that we did not contemplate 30 years ago when we first saw containerization really take off in the ports in Canada.

Senator Adams: You also mentioned that the Americans are talking about making the canal bigger or widening the canal.

Ms. Brooks: Yes. The Panama Canal will be going to post-Panamax size locks. They were expecting it to be finished by 2014, and last week they approved going to a design build process that will put it in place faster. Most people think that means that they will be able to service all the largest vessels, but Maersk's newest vessel, the Emma Maersk, is too large to go through the revised Panama Canal when it opens in 2013 or 2014. We are still seeing the vessels get even larger than the new facilities that Panama is putting in place.

Senator Adams: I live up in Nunavut, and that is why I am asking about global warming. We are talking about Canada's not even having an arctic harbour in the future. I do not know how many kilometres that permanent ice on Ellesmere Island moved last year. There was open water up there in June. You are talking about the canal being ready in 2013. Maybe between now and 2020, a ship can come through the Arctic.

entreprises comme Dell, par exemple, ont fondé leur modèle d'affaire sur le transport par camion, sur le concept de l'entrepôt mobile. Soyez certains que les très grandes entreprises prennent des décisions sur les voies qui sont utilisées et qu'elles tiennent compte de tous les détails; elles vont choisir les fournisseurs, les voies, les portes d'entrée et les corridors qui leur offrent le meilleur service au prix le plus bas.

Le sénateur Adams : Vous avez mentionné que certains terminaux n'ont pas de grands entrepôts dans les environs du port. La plupart des conteneurs qui sont déchargés n'ont pas besoin d'aller en entrepôt. Le gel n'est pas un problème, les conteneurs n'ont même pas besoin d'être à l'abri de l'eau. Est-ce que les personnes achètent cela?

Mme Brooks : Je ne suis pas certaine d'avoir compris votre question.

Le sénateur Adams : Les conteneurs ne sont pas entreposés dans des entrepôts. Je suppose que cela est plus commode pour les gros navires qui font escale et qui déchargent leurs conteneurs. J'ai vu au canal Discovery une émission sur le système des ports et leur mode de fonctionnement pour déplacer ces conteneurs.

Mme Brooks : Tout dépend de la destination du conteneur. Dans certains marchés, le conteneur sera déchargé du navire puis chargé dans un wagon et envoyé immédiatement, par exemple, à Toronto, alors que d'autres conteneurs sont déchargés puis transportés par camion sur de courtes distances. Parfois, les conteneurs restent dans les terminaux lorsqu'il n'est pas nécessaire de les transporter rapidement et lorsque l'expéditeur n'est pas pressé parce qu'il a beaucoup de stock en réserve. Il arrive aussi que l'expéditeur s'attende à un service très rapide, par exemple il peut vouloir que le conteneur soit livré le lendemain à Toronto.

Ces décisions d'affaires sont prises à une très grande échelle, ce qui n'existait pas il y a 30 ans alors que le transport de fret en était à ses débuts dans les ports du Canada.

Le sénateur Adams : Vous avez mentionné que les Américains parlent d'agrandir ou d'élargir le canal.

Mme Brooks : Oui. Le canal du Panama pourra accepter les navires d'une jauge supérieure à celle des navires Panamax. Les travaux devraient être terminés en 2014, et la semaine dernière, un plan a été approuvé pour accélérer le processus. La majorité des personnes croient que le canal pourra recevoir des navires de jauges supérieures, mais les derniers navires de Maersk, le Emma Maersk, sera encore trop grand pour le canal du Panama une fois qu'il aura été agrandi en 2013 ou en 2014. Les navires sont donc de plus en plus grands, plus grands que les infrastructures mises en place à Panama.

Le sénateur Adams : J'habite au Nunavut et c'est pourquoi je vais vous poser une question sur le réchauffement climatique. Il n'est pas question pour le Canada d'avoir un port arctique dans l'avenir. Je ne sais pas combien de kilomètre de glace permanent à Ellesmere Island s'est déplacé l'année dernière. Il n'y avait plus de glace en juin. Vous parlez des travaux du canal de Panama qui seront prêts en 2013. Mais d'ici à 2020, les navires pourront passer par l'Arctique.

Ms. Brooks: I understand you will be in competition with Churchill, which is looking at that same market.

Senator Adams: I worked in Churchill when we had the Russians coming in back in the 1950s and 1960s.

Senator Trenholme Counsell: What role do you see the Port of Belledune playing on the Atlantic Coast? I know something about their hopes, but is there significant practicality in all of this?

Ms. Brooks: I understand Belledune was trying to get a short sea service between Belledune and Newfoundland in place last year. I am not sure. It would be a faster route to Newfoundland than the current option over Sydney, but I have not heard anything more about it.

Senator Trenholme Counsell: Are they doing any significant shipping now? I should know this, being from New Brunswick, but I do not.

Ms. Brooks: Yes, it is a bulk port.

Senator Trenholme Counsell: Would it be lumber or logs?

Ms. Brooks: I have not been tracking what Belledune has been doing.

Senator Johnson: Which domestic and international routes in the short sea shipping bring about the most benefits in terms of air quality improvement and reductions in road and rail traffic congestion, noise pollution, fuel consumption and the cost of maintaining road infrastructure? That relates to federal policy changes that would be necessary to facilitate the development of short sea operations on these routes.

Ms. Brooks: One of the three most congested corridors where short sea could alleviate congestion is the I-5 corridor on the West Coast. The Blaine border crossing is the fourth largest crossing into the U.S., and it is quite constrained. They are making investments in the infrastructure there, but if one could take traffic off that crossing and down through the Seattle area, where I understand the I-5 is very congested as well, that is one route where some congestion mitigation is likely.

The second would be the Ambassador Bridge, which is fairly congested as well, and if one had trans-lake short sea, that would assist in some measure. The likelihood of that happening is almost non-existent until such time as the Americans alleviate the harbour maintenance tax. Right now, that route tends to service the auto trade, and the tax on the value of the cargo would be very high.

The third area where there is congestion is the I-95 corridor, which we have already talked about tonight. From a congestion mitigation point of view, those would be the routes that would have the biggest impact.

Mme Brooks : Je comprends que vous compétitionnerez avec Churchill, qui s'intéresse au même marché.

Le sénateur Adams : J'ai travaillé à Churchill lorsque les Russes s'en venaient, dans les années 1950 et les années 1960.

Le sénateur Trenholme Counsell : Selon vous, quel rôle le port de Belledune jouera-t-il sur la côte Atlantique? Je sais ce qu'ils veulent, mais est-ce que vous croyez que cela se réalisera?

Mme Brooks : Je pense que Belledune a essayé d'acquiescer un service de transport maritime à courte distance entre Belledune et Terre-Neuve l'année passée. Je ne suis pas certaine. Ce serait une voie plus rapide vers Terre-Neuve que l'option actuelle qui passe par Sydney, mais je n'en ai pas entendu parler davantage.

Le sénateur Trenholme Counsell : Est-ce qu'ils font du transport par navire actuellement? Je devrais savoir cela, étant donné que je viens du Nouveau-Brunswick, mais je ne le sais pas.

Mme Brooks : Oui, il y a un port de stockage.

Le sénateur Trenholme Counsell : Est-ce qu'il s'agit de bois d'œuvre ou de billots?

Mme Brooks : Je ne sais pas vraiment ce que Belledune fait comme opérations.

Le sénateur Johnson : Et quelles voies du transport maritime à courte distance à l'intérieur du pays et à l'échelle internationale sont les plus rentables pour améliorer la qualité de l'air et pour diminuer la congestion du transport par chemin de fer et par camion, la pollution par le bruit, la consommation de l'essence et le coût de l'entretien des routes? Je dis cela par rapport aux modifications politiques qui seront nécessaires pour faciliter le développement du transport maritime à courte distance sur ces réseaux.

Mme Brooks : Un des trois corridors les plus touchés par la congestion et pour lesquels le transport maritime à courte distance pourrait diminuer la congestion est le corridor I-5 sur la côte ouest. La frontière Blaine qui est située dans cette région est le quatrième plus important point de passage vers les États-Unis, et il y a beaucoup de congestion. On fait des investissements dans l'infrastructure, mais s'il était possible de diminuer la circulation de ce point de passage et des routes qui vont jusqu'à la région de Seattle, où je pense que le corridor I-5 est très touché par la congestion, alors ce serait une bonne solution.

Le deuxième endroit serait le pont Ambassador, qui est également assez touché par la congestion; s'il y avait un transport maritime qui pouvait alléger les problèmes de congestion dans cette région, ce serait bien. Mais il est presque impossible que cela se réalise tant que les Américains ne diminueront pas les taxes d'entretien du port. Actuellement, cette voie alimente le marché de l'automobile, et la taxe sur la valeur du cargo serait très élevée.

Le troisième point où il y a beaucoup de congestion, c'est le corridor I-95, dont nous avons déjà parlé ce soir. Pour atténuer la congestion, ce sont donc les endroits où le transport maritime aurait un grand impact.

I am not sure what the impact would be from an air quality point of view. There are some studies underway, but I am not sure what they are finding. The jury is still out on the quality of air because trucks emit some kinds of emissions that are not desirable, but vessels emit others. You get more sulphur emission and more acid rain from a vessel. However, if you are carrying a lot of cargo, you are better off with a vessel, which can carry more volume. In terms of the tonnage carried, you get lower emissions with a vessel.

Senator Johnson: I am sure you have heard of carbon footage. Attention is being paid to how much carbon is emitted every time a given person takes a flight.

Ms. Brooks: Yes.

Senator Johnson: The Prime Minister of Britain and Prince Charles among others were told a couple of weeks ago that they will be given their carbon footage record at the end of the year. To help the environment, everyone is supposed to plant a tree to deal with the amount of carbon he or she puts out.

With all the emissions going into the air, should we not be doing the same thing in this industry? Is that not realistic? At least as an individual you can say, "I am contributing something after taking 6,000 flights in the last year." Some of the trucking is atrocious.

Ms. Brooks: One of the biggest growth markets in transportation is the air cargo market; every time we order something from Amazon.com and it is delivered by FedEx, we have contributed to the air emissions problem.

Senator Johnson: All those carbons produce the greenhouse gases.

Ms. Brooks: If we as consumers would rather be less impulsive and not demand our goods tomorrow but demand our goods two weeks from now, we might find that they travelled by a more environmentally friendly method.

Senator Johnson: That is another avenue we could easily go down. How long can we sustain this consumerism in our society? Consumerism is worldwide. Look at China, for example.

Ms. Brooks: Transportation is a major beneficiary of that consumerism at this point in time.

Senator Johnson: Has the whole business of shipping made globalization possible?

Ms. Brooks: Absolutely.

Senator Johnson: What are we doing to ourselves? I would like you all to read Cormac McCarthy's new book called *The Road*. Read it, and you will not have to worry about transportation or anything else in the world.

Je ne sais pas vraiment quel impact il aurait sur la qualité de l'air. Des études sont en cours actuellement, mais je ne sais pas encore quels sont les résultats. On n'a pas la réponse en matière de qualité de l'air, car les camions émettent certains types d'émissions qui ne sont pas désirables et les navires en émettent d'autres types. Les navires émettent davantage de soufre, ce qui génère plus de pluies acides. Cependant, si vous transportez en gros volume, il est mieux de le faire par navire, car cela permet de transporter plus de marchandises. En termes de tonnes, les navires rejettent moins d'émissions.

Je suis certain que vous avez entendu parler de l'empreinte du carbone. On parle de la quantité de carbone qui est émise à chaque fois qu'une personne prend l'avion.

Mme Brooks : Oui.

Le sénateur Johnson : Le premier ministre de la Grande-Bretagne et le prince Charles, parmi d'autres, se sont fait dire qu'ils battent des records avec leur empreinte du carbone d'ici la fin de l'année. Afin d'aider l'environnement, chaque personne est supposée planter un arbre afin d'atténuer la quantité de carbone qu'elle a émise.

Avec toutes les émissions qui sont rejetées dans l'atmosphère, ne devrions-nous pas faire la même chose avec cette industrie? Est-ce réaliste? Au moins, une personne peut dire qu'elle contribue après avoir pris l'avion 6 000 fois au cours de l'année. Le transport par camion génère beaucoup d'émissions.

Mme Brooks : L'un des plus grands marchés en croissance dans le transport est le transport de fret aérien; à chaque fois que nous commandons quelque chose de Amazon.com et que c'est livré par FedEx, nous contribuons au problème des émissions atmosphériques.

Le sénateur Johnson : Toutes ces émissions de carbone produisent des gaz à effet de serre.

Mme Brooks : Si nous, les consommateurs, étions moins impulsifs et n'exigerions pas de recevoir nos commandes le lendemain mais plutôt deux semaines plus tard, alors la marchandise serait peut-être transportée d'une manière qui respecte plus l'environnement.

Le sénateur Johnson : C'est une autre question que nous pourrions couvrir de long en large. Pendant combien de temps pouvons-nous soutenir le consumérisme de notre société? Ce consumérisme est un mouvement à l'échelle mondiale. Regardez la Chine, par exemple.

Mme Brooks : Le transport bénéficie largement de ce consumérisme actuellement.

Le sénateur Johnson : Toute cette activité commerciale de l'expédition a-t-elle rendu la mondialisation possible?

Mme Brooks : Absolument.

Le sénateur Johnson : Qu'est-ce que nous nous faisons? Je vous invite tous à lire le nouveau livre de Cormac McCarthy qui s'intitule *The Road*. Lisez-le, et vous ne vous ne inquiérez plus du transport, ni de rien d'autre dans le monde.

With respect to my wonderful province of Manitoba and the latest regarding Churchill, I am sure you are up to speed on the Russians — the Russians are coming to Hudson's Bay; they are anxious to develop this seaport. Can you give me your insight into this development?

Churchill is the most viable deep water port in the country. Is there potential there for the northern route? I know that we are losing polar ice and we are dealing with all those environmental conditions in the North now. Given all the congestion and so forth on other routes, do you think a northern route will ever happen?

Ms. Brooks: I am not especially current on Churchill, but I will make a couple of comments. I would imagine that Barry Prentice at the University of Manitoba will tell you airships are where it is at.

Senator Johnson: That is true.

Ms. Brooks: My second point would be that I believe there is a permafrost problem with Churchill which could affect getting cargo by land to and from Churchill. The warming may open up the ocean, but it might cause problems on the land side.

Senator Johnson: Global warming would melt the winter roads, so the whole thing is probably not a viable option.

Ms. Brooks: We are back to that first point I made regarding the Halifax-Hamilton route. If you are going to have a route, it has to be available 365 days a year, or the manufacturing community will not view it as a credible alternative. People in the U.S. think Prince Rupert is not smart but risky because they have a vision of the frozen part of the Canadian Rockies not taking care of their cargo in winter. I do not know if that is the case, but I am sure that CN is working its hardest to make sure that that is not a flaw in that route.

Senator Mercer: I guess we have just touched the tip of the iceberg here talking about Churchill and other ports. I want to go back to something you said earlier in response to Senator Phalen's question about the Strait of Canso. I believe the Strait of Canso has tremendous potential. You raised the issue of Americans' attitude to large bulk oil carriers coming into their harbours. The same holds for liquefied natural gas. We have seen that in Passamaquoddy Bay, and our willingness on the East Coast to accept natural gas terminals, or at least our apparent willingness.

Do you see this as a shift, on the East Coast at least, where some of our ports — not necessarily Halifax, but other ports — should be looking at, for future development, making themselves terminals for bulk oil carriers for liquefied natural gas? We have only talked about the Strait of Canso. There are other harbours along the coast that are attractive as well but that do not have the infrastructure behind them.

En ce qui a trait à ma merveilleuse province du Manitoba et à ce qui se produit à Churchill, je suis certain que vous êtes au courant au sujet des Russes — les Russes viennent à la Baie d'Hudson; ils ont hâte de développer ce port. Pouvez-vous me dire ce que vous pensez de ce développement?

Churchill est le port en eau profonde le plus viable du pays. Existe-t-il un potentiel pour un réseau nordique? Je sais que la glace polaire s'en va et que nous devons faire face à toutes ces conditions environnementales dans le nord actuellement. Étant donné les problèmes de congestion et autres qui touchent nos routes, croyez-vous qu'un réseau nordique pourrait être mis en place?

Mme Brooks : Je ne suis pas vraiment au courant de ce qui se passe avec Churchill, mais je vais faire deux commentaires. Premièrement, j'imagine que Barry Prentice, de l'Université du Manitoba, vous dira que le transport par avion est l'avenir.

Le sénateur Johnson : C'est vrai.

Mme Brooks : Deuxièmement, je crois qu'il y a un problème avec le pergélisol à Churchill, ce qui pourrait avoir un effet négatif sur le transport terrestre de fret en provenance ou en direction de Churchill. Le réchauffement peut ouvrir un passage dans l'océan, mais il peut causer des problèmes du côté terrestre.

Le sénateur Johnson : Le réchauffement climatique ferait fondre nos routes d'hiver, alors toutes ces choses ne sont probablement pas des options viables.

Mme Brooks : Nous en revenons au point de départ, lorsque je parlais de la voie Halifax-Hamilton. S'il faut un réseau, il doit être disponible 365 jours par année, sinon les manufacturiers n'aimeraient pas cela. Les Américains pensent que Prince Rupert n'est pas une bonne idée, que c'est risqué, car ils croient que les parties hivernales des Rocheuses canadiennes ne sont pas bonnes pour le fret en hiver. Je ne sais pas si c'est le cas, mais je suis certaine que le CN fait de son mieux pour s'assurer que ce n'est pas un problème lors du transport dans cette voie.

Le sénateur Mercer : Je pense que nous venons de toucher seulement à la pointe de l'iceberg en parlant de Churchill et des autres ports. Je voudrais revenir à ce que vous avez dit plus tôt en réponse à la question du sénateur Phalen sur le détroit de Canso. Je pense que le détroit de Canso a un potentiel énorme. Vous avez parlé de l'attitude des Américains en ce qui a trait aux grands pétroliers qui viennent dans leurs ports. C'est la même chose pour le gaz naturel liquéfié. Nous avons été témoin de cela dans la Baie Passamaquoddy, et nous sommes prêts à accepter sur la côte est des terminaux de gaz naturel, ou du moins nous faisons semblant d'être prêts à les accepter.

Pensez-vous que c'est un changement, au moins sur la côte est, alors que certains de nos ports — pas nécessairement Halifax, mais d'autres ports — envisageraient éventuellement de devenir des terminaux pour des grands pétroliers ou navires-citernes transporteurs de gaz naturel liquéfié? Nous avons seulement parlé du détroit du Canso. Y a-t-il d'autres ports le long de la côte qui pourraient être intéressants à ce niveau, mais qui n'ont pas l'infrastructure nécessaire?

Ms. Brooks: I think Canso was in the right place at the right time in the development of the tanker business in the early 1990s because it had a Gulf refinery that had gone out of business, which means that it had in place the infrastructure to handle that oil. When the *Exxon Valdez* oil spill happened in Alaska, the Americans introduced the Oil Pollution Act of 1990 because they did not want another spill of the same magnitude inside their political boundaries.

Canso had the storage tanks and the deepwater access available to take advantage of that opportunity. A greenfield site is a different issue. Then you have to invest in oil tanks and everything else, whereas Canso already had that. They just happened to be ready when the opportunity was there, and it happened. I am not sure whether the business case exists for others to do the same. I think you do that on a case-by-case basis.

Senator Mercer: How about liquefied natural gas?

Ms. Brooks: Liquefied natural gas or LNG is different, because right now the Americans are happier with pipeline for liquefied natural gas. They do not want to see LNG tankers coming into populated centres on the East Coast. To me, the opportunity there is for pipeline as opposed to tankers.

Senator Johnson: I do not think we touched on policy changes you said might be a good idea for development of the operations on those routes. Have you proposed any federal policy changes that would be helpful for those congested domestic and international routes?

Ms. Brooks: For the short sea routes?

Senator Johnson: Yes, for the purposes of our study.

Ms. Brooks: The study we did last year on short sea shipping laid out a policy agenda that government could look at. Part of that was dealing with the U.S. on the harbour maintenance tax issue, in other words, having a negotiation. It is my belief that if Canada were to unite with Mexico and argue that there should be no harbour maintenance tax on all NAFTA-originating cargos, then we would end up with short sea development, because it is now currently paid by Americans on domestic traffic as well. They would end up spurring their own short sea industry, the Canadian-U.S. short sea industry, and the Mexican-U.S. short sea industry. I think that would go a long way. That would be a NAFTA exclusion. We suggested that as one possibility.

We suggested that customs not charge for development of new facilities. The current grandfathering means that there is no creativity in route development, and then we get route

Mme Brooks : Je crois que Canso était au bon endroit au bon moment lors du développement du commerce des pétroliers au début des années 1990, car une raffinerie dans le golfe avait fermé ses portes; cela a généré de la place pour les pétroliers. Lorsque l'accident du *Exxon Valdez* a eu lieu en Alaska, les Américains ont adopté la Oil Pollution Act of 1990, car ils ne voulaient pas qu'un autre déversement de la même magnitude se produise à l'intérieur de leurs frontières.

Canso possède des réservoirs de stockage et une possibilité d'accès en eau profonde qui lui permet de tirer avantage de ces possibilités. Si l'on parle d'un nouveau site, c'est une autre question. Il faut alors investir dans des réservoirs, et cetera, alors que Canso possède déjà toute cette infrastructure. Canso était prêt au bon moment. Mais je ne sais pas vraiment quelles sont les possibilités d'affaire pour les autres ports à ce sujet. Je crois que c'est différent dans chaque cas.

Le sénateur Mercer : Qu'en est-il du gaz naturel liquéfié?

Mme Brooks : Le gaz naturel liquéfié, ou le GNL, c'est une autre question, car actuellement, les Américains sont plus à l'aise avec l'idée d'un pipeline de gaz naturel liquéfié. Ils ne veulent pas voir des navires-citernes remplis de GNL faire escale dans des centres où il y a une population nombreuse, sur la côte est. Pour moi, l'avenir se situe dans les pipelines, et non dans les navires-citernes.

Le sénateur Johnson : Je ne pense que nous avons parlé des changements politiques qui pourraient, selon vous, être apportés pour le développement des opérations sur ces réseaux. Avez-vous proposé au gouvernement fédéral des modifications de politiques qui pourraient aider à atténuer la congestion des routes au pays et à l'échelle internationale?

Mme Brooks : Vous parlez du réseau du transport maritime à courte distance?

Le sénateur Johnson : Oui, c'est le sujet de notre étude.

Mme Brooks : L'étude que nous avons effectuée l'année dernière sur le transport maritime à courte distance nous a amenés à établir un programme politique qui pourrait être examiné par le gouvernement. Nous avons notamment abordé la question de la taxe d'entretien des ports américains, autrement dit, nous suggérons de négocier. Je pense que si le Canada s'unissait avec le Mexique pour dire aux Américains qu'ils ne devraient pas y avoir de taxe d'entretien pour tous les cargos provenant des pays de l'ALENA, cela favoriserait le développement du transport maritime à courte durée, car actuellement, ce sont les Américains qui paient pour le transport intérieur. Cela favoriserait leur propre industrie du transport maritime à courte distance, l'industrie Canada-États-Unis ainsi que l'industrie Mexique-États-Unis. Je crois qu'une exclusion dans le cadre de l'ALENA serait très favorable. Nous avons suggéré cela.

Nous avons suggéré que les douanes ne perçoivent pas de tarifs pour le développement de nouvelles installations. En raison des clauses actuelles sur les tarifs acquis, il n'est pas possible de faire

congestion and complaints. We suggested alleviating that customs charge for establishing new services.

There is a problem with the Department of Homeland Security's marine notification requirements for truck and air. The notification requirements are very short. With marine, you have to announce 24 hours before loading, which effectively limits you to very slow-moving cargo. As we found on the East Coast, the lobster is still in the water at the time you have to tell the department how many will be going by water. It is a little hard to meet that term and condition.

We also considered the need to remove whatever policy impediments become more obvious when you get rid of the things you know are definitely impediments. Usually what happens with policy changes is that when you change the stuff that is really obvious, the stuff that is not so obvious suddenly becomes apparent, and I think that is probably a good approach to take.

Senator Zimmer: Professor, my question is in conjunction with what Senator Johnson asked you about the viability of Churchill. There has always been discussion about inland ports, Winnipeg and Saskatoon. What is your opinion on inland ports if, in fact, Churchill were viable?

Ms. Brooks: I think the phrase "inland ports" does not refer to ports like Churchill. Americans call any place that is an access point a port. Sweetwater, Montana, is a port in American terminology. Inland ports are places where cargo is exchanged. Marine containers that come in then travel inland by rail, arrive at an inland port and are loaded into trucks. The Americans use the phrase to designate an exchange point. That means that Churchill is not in the location that it would need to be.

One could have an inland port in Saskatchewan, for example, servicing traffic that comes from Vancouver or Prince Rupert, and the same with Winnipeg. You would have an inland port somewhere along a rail line, if you are following the American use of that phrase. We have just accepted that phrase as Canadian, when we think of ports as having water.

Senator Eyton: When you were responding to Senator Johnson, you referred to a study. I want to be sure we have a copy that of study.

Ms. Brooks: The study I was talking about on short sea is publicly available on the web. I could supply the web address for the record now. It is www.management.dal.ca/Research/ShortSea.php. That will take you directly to the page. You can download it. I am sure that you could also get a copy of the study from Transport Canada, which has one.

preuve de créativité dans le développement de nouvelles voies, ce qui se traduit par de la congestion et des plaintes. Nous avons suggéré de diminuer les tarifs pour l'établissement de nouveaux services.

Il y a un problème avec l'exigence de préavis maritime du Département de la sécurité intérieure en ce qui a trait au transport par camion et par avion. L'exigence de préavis est très serrée. Dans le transport maritime, il faut annoncer 24 heures à l'avance avant de faire un chargement, ce qui constitue un obstacle pour le transport par fret, qui est très lent. Comme nous l'avons vu sur la côte est, le homard est encore dans l'eau au moment où il faut aviser le département du nombre de transporteurs qui emprunteront la voie. C'est un peu difficile de respecter ces conditions.

Nous avons également abordé la nécessité d'enlever toutes les contraintes politiques qui sont clairement des contraintes. Habituellement, lorsqu'il y a des modifications d'orientation politique, l'on modifie les choses qui sont vraiment évidentes et alors les choses moins évidentes prennent soudain de la valeur, et je crois que ce serait une bonne approche à prendre.

Le sénateur Zimmer : Ma question est liée avec ce que le sénateur Johnson a demandé au sujet de la viabilité de Churchill. Il y a toujours eu des discussions au sujet des ports intérieurs, à Winnipeg et à Saskatoon. Que pensez-vous des ports intérieurs, dans un scénario où Churchill serait viable?

Mme Brooks : Je pense que le terme « port intérieur » ne s'applique pas à un port comme Churchill. Pour les Américains, tout point d'accès est un port. Sweetwater, au Montana, est un port selon les Américains. Les ports intérieurs sont des endroits où l'on peut échanger des cargos. Les conteneurs maritimes qui sont apportés puis transportés par chemin de fer arrivent à un port intérieur et sont chargés dans des camions. Les Américains utilisent ce terme pour désigner les plaques tournantes. Cela signifie que Churchill est situé dans un emplacement où il ne devrait pas être.

Il serait possible d'avoir un port intérieur en Saskatchewan, par exemple, qui desservirait le transport provenant de Vancouver ou de Prince Rupert, et aussi à Winnipeg. Il serait possible d'avoir un port intérieur le long d'une voie ferrée, selon la terminologie américaine. Nous venons juste d'accepter ce terme au Canada, alors que nous avons dans l'idée que les ports sont situés sur un plan d'eau.

Le sénateur Eyton : Dans votre réponse à la question du sénateur Johnson, vous avez parlé d'une étude. J'aimerais m'assurer que nous avons bien un exemplaire de cette étude.

Mme Brooks : L'étude dont j'ai parlé porte sur le transport maritime à courte distance et est disponible dans Internet. Je peux vous fournir l'adresse du site. C'est www.management.dal.ca/Research/ShortSea.php. Vous pouvez ainsi accéder directement à l'étude, et elle peut être téléchargée. Je suis certaine que vous pouvez également obtenir une copie de l'étude auprès de Transports Canada.

Senator Eyton: How long is “short?” When does short sea become long and out of the parameter?

Ms. Brooks: Transport Canada has had this argument in-house a fair bit and came up with a definition of anything not transoceanic, so you could have short sea to Mexico.

The Chairman: Thank you very much for your contribution, which is very important to our study.

The committee adjourned.

OTTAWA, Tuesday, February 6, 2007

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

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

[*English*]

The Chairman: We are examining the current and potential future containerized traffic handled at, and major inbound and outbound markets served by, Canada's Pacific Gateway, east coast and central container ports, and related current and appropriate future policies.

Our witness this morning is Clare Kirkland, Director of Strategic Development, Regina Regional Economic Development Authority, RREDA.

Welcome to our committee, Mr. Kirkland. We will be pleased to hear from you and then I am sure senators will have a few questions.

Clare Kirkland, Director of Strategic Development, Regina Regional Economic Development Authority: My presentation is fairly simple. I hope to be able to impart that, beneath this presentation, is a powerful concept and something we have come to understand over the last couple of years of working with the industry in Saskatchewan.

I should note that the Regina Regional Economic Development Authority is a creature of the city. It is a non-profit corporation that also receives modest funding from the Province of Saskatchewan. Increasingly, as we work more and more with industry, we receive funding from industry as well as from the federal government.

This presentation is about a 21st-century opportunity. Essentially, the idea we want to present is that Canada sits in a number of ways in an ideal location to capture the growth in the North American container trade.

Le sénateur Eyton : Qu'entend-on par courte distance? À partir de quelle distance on ne parle plus de transport maritime à courte distance?

Mme Brooks : Transports Canada s'est déjà penché sur cela il y a un certain temps et a élaboré une définition : tout transport qui n'est pas transocéanique. Un transport jusqu'à Mexico est donc un transport maritime à courte distance.

Le président : Merci beaucoup de votre contribution, c'est très important pour notre étude.

La séance est levée.

OTTAWA, le mardi 6 février 2007

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

Notre témoin ce matin est Clare Kirkland, directeur du développement stratégique, Regina Regional Economic Development Authority, RREDA.

Bienvenue, monsieur Kirkland. Nous avons hâte de vous entendre, et je suis persuadée que les sénateurs auront quelques questions à vous poser.

Clare Kirkland, directeur du développement stratégique, Regina Regional Economic Development Authority : Mon exposé est assez simple. J'espère pouvoir vous faire comprendre qu'à la base de cet exposé, il y a un puissant concept et quelque chose que nous sommes arrivés à comprendre au cours de nos quelques dernières années de collaboration avec l'industrie en Saskatchewan.

Je précise que la Regina Regional Economic Development Authority est une créature de la ville. Il s'agit d'une société à but non lucratif qui bénéficie d'un modeste financement de la part de la province de Saskatchewan. Nous travaillons de plus en plus avec l'industrie et celle-ci nous accorde de plus en plus de financement, tout comme le gouvernement fédéral.

Cet exposé porte sur les possibilités du XIX^e siècle. Essentiellement, nous voulons démontrer que le Canada, de bien des façons, est situé à un endroit idéal pour profiter de la croissance dans le marché nord-américain des conteneurs.

I want to make some fundamental observations. First, since the Second World War, there has been sustained growth in gross domestic product, GDP. Growth in GDP has been exceeded by the growth in trade globally. The rate of growth of trade has been exceeded by the rate of growth in container traffic. That is due, obviously, to the growth of trade and to the fact that containers are comparatively about a generation old as a technology and have increased their share of trade. It is important to understand that trade increases faster than GDP and container trade increases even faster than aggregate trade.

Second, I want to talk about the technology of the ships. If you had asked people five years ago what the ship orders would be, they would not have been able to project accurately. The economies of scale are so powerful that we are now talking about ships multiple the size they were in the past. This has an important effect on the trade network. The larger the ships become, the fewer the ports can handle them and the more important it is for the ships to be unloaded efficiently. Globally, and North America is affected, this leads to a few key cities, a few key nodes in the network, emerging as the 21st century ports.

Not surprisingly, our concentration is predominantly to the West Coast, although we move significant amounts of pulse crops through Montreal across the Atlantic. On the West Coast, the major port is Los Angeles, with Long Beach and Vancouver being a second tier. However, Vancouver is doing an excellent job of organizing and investing to increase its capacity and I will discuss that later.

Can we organize to capture a share of this growth? Let us look at the globe. I will talk about trade route distances. I am not suggesting that is a dominant factor. It is an important factor with many other factors at play as well.

One of the difficulties in getting the public to understand this opportunity is that people look at their traditional flat maps with the Mercator projection, which distorts our view of the world. On your computer, look on 'Google Earth' and rotate the globe. If you are coming across the Pacific Ocean to North America from Tokyo or Shanghai, the shortest distance is to come to the West Coast of Canada through Prince Rupert and Vancouver. It is significantly shorter than the route through Los Angeles. If you get an actual globe and attach a string from Shanghai to Chicago, it passes through southern Saskatchewan. If you do the same thing on the East Coast, you will find that the shorter route to North America from the Suez or the English Channel is via the East Coast.

Let us look at what is happening to the growth potential. I will show you a number of slides from a report that is currently in draft form. We expect it to be finalized in the next week or two. It has been completed by John Vickerman of TranSystems Corporation. We brought him to Regina last year where we organized a national conference on the container system and he was one of the key people, among others. He really got people excited about this concept.

J'aimerais faire quelques observations fondamentales. Premièrement, depuis la Seconde Guerre mondiale, le produit intérieur brut (PIB) a cru de façon constante. La croissance dans le commerce mondial surpasse la croissance du PIB. Le taux de croissance du trafic conteneurisé surpasse le taux de croissance du commerce. Cela est dû, évidemment, à la croissance du commerce et au fait que la technologie des conteneurs existe depuis environ une génération et qu'elle a accru sa part du marché. Il est important de comprendre que le commerce augmente plus rapidement que le PIB et que le marché des conteneurs augmente encore plus rapidement que le commerce dans son ensemble.

Deuxièmement, j'aimerais parler de la technologie des navires. Si vous aviez demandé il y a cinq ans ce que seraient les commandes de navires, personne n'aurait pu le prévoir avec précision. Les économies d'échelle sont si importantes que nous parlons maintenant de navires de multiples fois plus gros que dans le passé. Ce phénomène a eu une importante répercussion sur le réseau du commerce. Plus les navires sont gros, moins il y a de ports qui peuvent les accueillir et plus il est important de les décharger efficacement. Sur le plan mondial, et l'Amérique du Nord est touchée, cela nous mène à quelques villes clés, quelques importants pôles dans le réseau qui seront les ports du XIX^e siècle.

Notre activité est surtout concentrée sur la côte ouest, ce qui n'est pas surprenant, bien que d'importants volumes de récoltes de légumineuses traversent l'Atlantique via Montréal. Sur la côte ouest, le plus important port est Los Angeles, Long Beach et Vancouver étant au deuxième rang. Cela dit, Vancouver fait un excellent travail d'organisation et d'investissement pour accroître sa capacité et j'aborderai cette question tout à l'heure.

Pouvons-nous nous organiser pour avoir une part de la croissance? Voyons la planète. Je parlerai de la longueur des routes commerciales. Je ne veux pas dire que c'est là un facteur prépondérant. C'est un facteur important parmi tant d'autres.

L'une des difficultés lorsqu'il s'agit d'expliquer ces possibilités, c'est que les gens regardent leurs cartes conventionnelles avec projection de Mercator, ce qui déforme notre vision de la planète. Sur votre ordinateur, allez à Google Earth et faites tourner la planète. Si vous traversez l'océan Pacifique depuis Tokyo ou Shanghai jusqu'en Amérique du Nord, le point le plus près sera la côte ouest du Canada, à Prince Rupert puis Vancouver. Cette route est beaucoup plus courte que celle qui va à Los Angeles. Si vous prenez un globe terrestre et que vous tirez une ligne droite entre Shanghai et Chicago, elle passera par le sud de la Saskatchewan. Si vous faites la même chose du côté est, vous verrez que le chemin le plus court pour atteindre l'Amérique du Nord depuis le Canal de Suez ou la Manche passe par la côte est.

Voyons ce qui arrive au potentiel de croissance. Je vais vous montrer des diapositives tirées d'un rapport provisoire. Il devrait être terminé d'ici une ou deux semaines. Il a été préparé par John Vickerman de TranSystems Corporation. Nous l'avons fait venir l'année dernière à Regina, où nous avons organisé une conférence nationale sur le système de conteneurs, et il était l'une des personnes clés, parmi d'autres. Il a vraiment suscité l'enthousiasme à propos de ce concept.

On this graph of the containerized trade in the Canadian ports, you will notice a favourable growth rate. Other than a little hiccup in 2001, there has been an exponential growth rate, basically doubling every eight to 10 years. So the growth rate has been substantial.

You will notice that Vancouver is now around 4.5 million tonnes. If we look at Los Angeles and Long Beach, you will notice that they are up around 15 million tonnes, substantially larger than Vancouver. However, it is conceivable that, on the West Coast, we have the capacity in the future to get a portion of this traffic to come to us.

I also want to bring to your attention an article from the February 1 edition of the *Journal of Commerce*, which is one of the major trade magazines in the United States. The article states that West Coast ports — that is, West Coast U.S. ports — handled 15.4 metric TEUs, which are 20-foot equivalent units, in 2006, an increase of 8 per cent on surging U.S.-Asia trade that shows no signs of slowing.

That is the essential message that Mr. Vickerman has. He somewhat flamboyantly calls this a trade tsunami. His argument is that inexorable forces cause that trade to increase and it is something we could plan on and organize to capture.

Let us look at the network advantages. Looking at this map, imagine you have the advantage of accessing North America via ships from the West Coast and the East Coast and then look at the rail network in Canada, which is ideally configured to be able to serve the massive markets in the industrial Midwest.

I would also say that is true for both CN and CP. In southern Saskatchewan, we particularly look at the possibility of taking part of the traffic from the West, assembling and marshalling trains in southern Saskatchewan, and running them via the Soo line between Minneapolis and Chicago.

We returned back two weeks ago from an event we organized in Vancouver for a few dozen of the industry leaders — the railways, shippers and others. We sought their interest in this opportunity and proposed that we should organize nationally in order to address the opportunity. These are the questions we are asking ourselves. Are we designing our major ports to be able to handle these large ships, which are now in the 8,000-and-up, 20-foot units?

Part of the challenge in places like Vancouver is do we properly value the reduction in urban congestion resulting from more expeditious freight systems that reduce truck movements in the city?

As an aside, in RREDA we entertain and encourage people with an interest in foreign direct investment. It is startling to listen to the business people from China. They are growing quite successfully, largely on the basis of providing assembly and manufacturing for OECD nations. They are talking about the next wave — they want the larger margins on the top from retail, not the small margins on the bottom from manufacturing.

Sur ce graphique du commerce par conteneurs dans les ports canadiens, vous remarquerez un taux de croissance favorable. Exception faite d'un léger repli en 2001, la croissance a été exponentielle et a pratiquement doublé tous les huit à dix ans. Le taux de croissance est donc considérable.

Vous remarquerez que le volume à Vancouver est maintenant autour de 4,5 millions de tonnes. Si vous regardez Los Angeles et Long Beach, vous noterez que le volume est d'environ 15 millions de tonnes, soit beaucoup plus qu'à Vancouver. Or, il est concevable que sur la côte ouest, nous aurons la capacité voulue pour attirer une partie de ce trafic vers nous.

J'aimerais également attirer votre attention sur un article dans l'édition du 1^{er} février du *Journal of Commerce*, l'une des plus importantes revues de commerce aux États-Unis. On y lit que les ports de la côte ouest — des États-Unis — ont manutentionné 15,4 millions d'EVP (équivalent vingt pieds) en 2006, soit une augmentation de 8 p. 100 dans le commerce entre les États-Unis et l'Asie, un commerce en forte croissance et qui ne montre aucun signe de ralentissement.

C'est là l'essentiel du message de M. Vickerman. Il appelle cela, un peu exagérément, un tsunami du commerce. Selon lui, des forces implacables font croître ce commerce et nous devrions planifier et nous organiser pour en bénéficier.

Voyons les avantages des réseaux. En regardant cette carte, imaginez que vous avez l'avantage d'avoir accès à l'Amérique du Nord par navire sur la côte ouest et la côte est et regardez le réseau ferroviaire au Canada, dont la configuration est idéale pour desservir les immenses marchés du Midwest industriel.

Je dirais aussi que cela vaut autant pour le CN que pour le CP. Dans le sud de la Saskatchewan, nous examinons en particulier la possibilité de tirer profit du trafic de l'Ouest en triant et en assemblant des trains dans le sud de la Saskatchewan et en les faisant circuler par la Soo Line entre Minneapolis et Chicago.

Nous sommes rentrés il y a deux semaines d'un événement que nous avons organisé à Vancouver pour quelques dizaines de chefs d'entreprise — chemins de fer, transporteurs et autre. Nous voulions connaître leur intérêt pour cette possibilité et avons proposé de nous organiser à l'échelle nationale pour en tirer profit. Ce sont là les questions que nous nous posons. Concevons-nous nos principaux ports de façon à ce qu'ils puissent accueillir ces gros navires, dont la capacité est maintenant de 8 000 EVP et plus?

Il faut nous demander si, dans des endroits comme Vancouver, nous évaluons bien la réduction de la congestion urbaine que permettent les réseaux de fret plus rapides en réduisant le nombre de camions dans la ville?

Par ailleurs, à la RREDA, nous accueillons et encourageons des gens qui manifestent de l'intérêt pour l'investissement étranger direct. Il est étonnant d'entendre les gens d'affaires de Chine. Leur croissance est très bonne, grâce en grande partie aux activités d'assemblage et de fabrication pour les pays de l'OCDE. Ils parlent de la prochaine vague — ils veulent les importantes marges de la vente au détail et non les petites marges du secteur manufacturier.

It looks as if another wave will come from Asia where they organize, through partnerships or directly through their own corporations, to deliver products to market. For example, a while back, a company came in and wanted to produce graders used for road construction and maintenance. This would be competing against major companies like Caterpillar and Champion. They would come in with their own Chinese-manufactured grader, their own brand name, and set up their own assembly yards and distribution systems. We think that is coming so there is an opportunity for Canada to play a role in the growth of distribution and assembly between Asia and the major markets in North America.

The Chairman: In the United States in 2004, only three main ports had excess capacity. Global trade is growing rapidly on the North American continent and it is no exception to the rules. Americans are already making investments in order to improve delivery times and port capacities through both private and state funds.

Things are changing quickly in the world of container trade. We learn that more and more as we go on with this study. The Port of Prince Rupert has already announced a partnership with CN and Maher Terminals of New York to create a Midwest express corridor for intermodal trade with Asia. The total investment is in the neighbourhood of \$400 million. Prince Rupert could be a very competitive option when compared with U.S. ports in the South, but we need to be ready in terms of port and landside infrastructures.

How quickly should we move to ensure Canada will benefit from the current trend?

Mr. Kirkland: We suggest moving as fast as we practically can. We agree that a few American ports are reaching capacity. The major port, L.A. Long Beach on the West Coast, still has excess capacity, but the rate of growth is such that it will hit its capacity quickly.

In the last five to 10 years, some of the investments they made to increase capacity have not been as effective as they had hoped. When they look at adding land and capacity at a port, there are serious congestion and environmental costs.

Therefore, the faster we move, the more we will be able to establish ourselves as a country with these major nodes that can be effective into the 21st century. Then the minor ports around North America would become ports for short sea shipping, serving the major ports. We argue we should be moving quickly.

Senator Tkachuk: I was at that meeting in Vancouver which was interesting.

Il semble qu'il y aura une autre vague en provenance de l'Asie, où les gens s'organisent, dans le cadre de partenariats ou de leurs propres entreprises, pour alimenter le marché. Par exemple, il y a quelque temps, des représentants d'une entreprise se sont présentés et voulaient vendre des niveleuses pour la construction et l'entretien des routes. Ce serait là de la concurrence pour d'importantes entreprises, notamment Caterpillar et Champion. Ils arriveraient avec leur propre niveleuse de construction chinoise, leur propre marque, et ils établiraient leurs propres installations d'assemblage et leurs propres réseaux de distribution. Nous pensons que cela s'en vient et que le Canada a l'occasion de prendre part à la croissance dans les activités de distribution et d'assemblage entre l'Asie et les principaux marchés de l'Amérique du Nord.

La présidente : Aux États-Unis en 2004, seulement trois grands ports avaient un excès de capacité. Le commerce mondial croît rapidement sur le continent nord-américain et ce n'est pas une exception à la règle. Les Américains font déjà des investissements pour améliorer les délais de livraison et la capacité des ports, et ce, tant en fonds privés qu'en fonds publics.

Les choses changent rapidement dans le marché des conteneurs. Nous le constatons de plus en plus au fur et à mesure que progresse cette étude. Les responsables du port de Prince Rupert ont déjà annoncé un partenariat avec le CN et Maher Terminals de New York en vue de créer un couloir exprès pour le commerce intermodal avec l'Asie. L'investissement total est autour de 400 millions de dollars. Prince Rupert pourrait être une solution de rechange très concurrentielle en comparaison des ports du sud, aux États-Unis, mais nos infrastructures portuaires et côtières doivent être prêtes.

Faut-il agir rapidement pour nous assurer que le Canada tirera profit de la tendance actuelle?

M. Kirkland : Nous croyons qu'il faut agir le plus rapidement possible. Nous reconnaissons que quelques ports américains atteignent leur capacité. Le principal port, L.A. Long Beach sur la côte ouest, a toujours un excès de capacité mais le taux de croissance est tel qu'il atteindra sa pleine capacité rapidement.

Au cours des cinq à dix dernières années, certains des investissements réalisés pour accroître la capacité n'ont pas eu les effets escomptés. Lorsqu'il s'agit d'agrandir la superficie d'un port et d'accroître sa capacité, les coûts liés à la congestion et à l'environnement sont élevés.

Par conséquent, plus nous agissons rapidement, plus nous pourrions nous établir comme pays possédant ces importants pôles qui peuvent être efficaces au XIX^e siècle. Les ports de moindre importance en Amérique du Nord serviraient alors au transport maritime à courte distance et desserviraient les grands ports. Nous sommes d'avis qu'il faut agir rapidement.

Le sénateur Tkachuk : J'ai assisté à une intéressante réunion à Vancouver.

One of the things we want to accomplish in this study is to look at where the containers are moving to. From time to time in your presentation, you mentioned Chicago. It comes up everywhere. Can you explain to us what the significance of Chicago is in the movement of containers in North America?

Mr. Kirkland: First, in terms of freight handling, Chicago is the third largest in the world. Singapore and Hong Kong are larger and Chicago is third, obviously not due to the ocean but because of other modes.

Unlike Canada, which has national railways, the Mississippi divides the sets of railways in the United States. A major port like Chicago ends up being the interface between the eastern and western railways. The trade description of Chicago is that it is a “black hole.” What is meant by this term is that there is all this massive trade coming in from the East and the West and, to sort it out, is a two- or three-day black hole.

That is another advantage Canada has. Using the Soo Line, we come directly into Chicago. We can serve the people in the Midwest without getting caught up in that rail interchange.

Senator Tkachuk: Does Chicago act for containers like Atlanta acts for UPS and those large delivery companies? Do the containers arrive and are distributed throughout North America from there? Are they unpacked there as well or are they simply sent on to other markets, whether it is New York, Atlanta or Toronto?

Mr. Kirkland: Just about every combination happens in Chicago. If we think about some of the major flows, obviously Europe comes in from the East but Asia can go both ways. It can come across the Pacific, or for a slightly greater distance, you can go to the Suez route — and those routes and liners compete.

If you are moving goods into the East Coast and inland some distance from there, that all comes typically via the East Coast. For containers moving to and from Asia and North America, coming in via the Pacific route is still strongly favoured in the Chicago area.

For instance, Wal-Mart recently participated in an industrial park west of Chicago. They put up a three-million square-foot distribution centre. That would be for materials coming in, being organized into various stores and going out by truck.

I do not know if anyone has recently driven on the roads in and around Chicago. You would not believe the number of five-axle trucks carrying containers driving in and around that area. They vastly outnumber the number of cars on the road.

Those distribution centres, such as the one I talked about with Wal-Mart, are moving out because they want to have space for large buildings and be able to optimize the road and rail network so they can get out of those congested areas. That is the opportunity for us.

L'un des objectifs de cette étude consiste à savoir où les conteneurs sont acheminés. De temps en temps dans votre exposé vous parlez de la ville de Chicago. Elle revient sans cesse. Pouvez-vous nous expliquer l'importance de Chicago dans le transport par conteneurs en Amérique du Nord?

M. Kirkland : Tout d'abord, en ce qui concerne la manutention de fret, Chicago arrive au troisième rang dans le monde. Singapour et Hong Kong sont plus importants et Chicago arrive troisième, évidemment pas à cause de la mer mais à cause d'autres modes.

Contrairement au Canada, où il y a des chemins de fer nationaux, aux États-Unis les réseaux ferroviaires sont séparés par le Mississippi. L'important port qu'est Chicago devient donc l'interface entre les réseaux ferroviaires de l'est et de l'ouest. Chicago est d'ailleurs décrit comme un « trou noir » du commerce parce qu'il y arrive d'énormes volumes de marchandise en provenance de l'est et de l'ouest et que pour en faire le tri, il faut compter deux ou trois jours où tout est dans le noir.

C'est là un autre avantage que possède le Canada. En utilisant la Soo Line, nous entrons directement à Chicago. Nous pouvons desservir la population du Midwest sans nous empêtrer dans cette interconnexion ferroviaire.

Le sénateur Tkachuk : Les conteneurs sont-ils traités à Chicago comme le sont UPS et les grandes entreprises de livraison à Atlanta? Les conteneurs y sont-ils reçus et distribués dans toute l'Amérique du Nord? Y sont-ils déballés ou simplement acheminés à d'autres marchés, par exemple New York, Atlanta ou Toronto?

M. Kirkland : On y voit à peu près de tout. Si l'on songe aux principaux axes, l'Europe arrive évidemment de l'est mais l'Asie peut venir des deux côtés. Elle peut traverser le Pacifique ou emprunter la route de Suez, qui est un peu plus longue — et ces deux routes sont en concurrence.

Si vous avez des marchandises destinées à la côte est et à quelque distance à l'intérieur du continent, tout cela arrive évidemment par la côte est. Dans le cas des conteneurs qui transitent entre l'Asie et l'Amérique du Nord, la route du Pacifique est toujours grandement préférée dans la région de Chicago.

Par exemple, Wal-Mart s'est récemment installée dans un parc industriel à l'ouest de Chicago. L'entreprise y a construit un centre de distribution de trois millions de pieds carrés. La marchandise y arrive, est triée par magasin et repart par camion.

J'ignore si quelqu'un a récemment emprunté les routes dans la région de Chicago. Le nombre de camions à cinq essieux transportant des conteneurs dans cette région est incroyable. Ils sont beaucoup plus nombreux que les voitures sur la route.

Ces grands centres de distribution, comme celui de Wal-Mart dont je viens de parler, déménagent à l'extérieur parce qu'ils veulent avoir suffisamment d'espace pour de gros immeubles et pouvoir optimiser les réseaux routier et ferroviaire afin de sortir de ces zones congestionnées. C'est une occasion pour nous.

Senator Tkachuk: The opportunity is to capture some of those containers heading to Chicago from either Vancouver — or, in the future, Prince Rupert — and pick them up in Edmonton, Saskatoon, Regina, Moose Jaw, et cetera. I know there are a lot of people talking about this. That is the objective.

Married to that would be what to put in those containers to ship back once they are emptied. Do you see urban areas in the West as tiny Chicagos in the sense that they would be doing a little sorting of their own and trucking it out, or do you think there are opportunities for unpacking and capturing the whole load there?

Mr. Kirkland: I think there are opportunities in terms of distribution, assembly and also concerning outbound. Let me talk about assembly.

Increasingly, goods such as cars and airplanes are manufactured from pieces that come from a number of locations, which is phenomenal. We have an advantage in having locations in North America where those basic components may be made around the world but are brought in and assembled from various trade flows and then distributed to the market.

In addition, we have major bulk movement in Saskatchewan, almost all of which goes out with hopper cars on trains. Increasingly, the higher-valued pulses such as oilseeds and malting barley travel in cans. About 50,000 20-foot units are exported in that way.

Imagine that process continuing in a place like China where, in the past, flour mills were on tight water but, increasingly, the people who want to process grains and oilseeds are actually inland because locating on tight water is too expensive. Therefore, they want to receive their goods in containers. Currently, we are told by the people in China we are not adequately responding to that.

If you imagine the tens of millions of tonnes of grains and oilseeds produced in Saskatchewan and a small portion of that trade switching to containers, we would run into the problem faced by most people in the middle of the continent who can not get empty containers.

We are looking at acquiring assembly customers who would bring in — in our case we would need high-strength 20-foot containers — product in those types of cans so we can have the empty containers and move products out. That product could include things like potash.

We think there is potential for large increases in the number of loaded containers that leave Saskatchewan. Our challenge is to find a way to balance that flow. When we look at inbound traffic, we want to find ways to do distribution and assembly so it will have long-term sustainability in terms of serving the U.S. Midwest.

Senator Tkachuk: One other thing we are trying to accomplish is to develop expertise from a parliamentary point of view on ports and this phenomenon of containerization that is exploding trade across the world.

Le sénateur Tkachuk : Il s'agit de prendre certains de ces conteneurs en route pour Chicago depuis Vancouver — ou éventuellement Prince Rupert — et de les recueillir à Edmonton, Saskatoon, Regina, Moose Jaw, et cetera. Je sais que beaucoup de monde en parle. C'est cela l'objectif.

On pourrait se demander aussi ce qu'on pourrait mettre dans ces conteneurs pour les retourner une fois qu'ils auront été vidés. Y a-t-il des régions urbaines dans l'Ouest, de petits Chicago, qui feraient un peu de tri et d'acheminement par camion, ou croyez-vous qu'on puisse déballer toute la charge et la traiter sur place?

M. Kirkland : Je crois qu'il y a des possibilités en matière de distribution, d'assemblage et aussi d'acheminement. Permettez-moi de parler d'assemblage.

De plus en plus de marchandises, par exemple des voitures et des avions, sont fabriquées à partir de pièces qui proviennent de divers endroits, ce qui est phénoménal. Nous avons la chance d'avoir des endroits en Amérique du Nord où des composantes fabriquées ailleurs dans le monde peuvent être acheminées et assemblées grâce à divers flux commerciaux et peuvent ensuite être distribuées sur le marché.

En outre, nous avons beaucoup de transport en vrac en Saskatchewan, la quasi totalité étant acheminée par wagon-trémie. De plus en plus les légumineuses à grain, par exemple les oléagineux et l'orge brassicole, sont expédiées en boîtes. Environ 50 000 EVP sont exportés de cette façon.

Imaginez ce processus se poursuivant, par exemple, en Chine, où les moulins à farine du passé étaient actionnés par la marée, mais les gens qui veulent traiter le grain et les graines oléagineuses s'installent de plus en plus à l'intérieur des terres parce que s'installer là où il y a des marées coûte trop cher. Ils veulent donc recevoir leurs marchandises dans des conteneurs. Les gens en Chine nous disent que nous ne répondons pas adéquatement à cette exigence.

Imaginez que si une petite partie des dizaines de millions de tonnes de grains et de graines oléagineuses produites en Saskatchewan était transportée en conteneurs, nous ferions face au même problème que la plupart des gens au milieu du continent qui ne peuvent avoir de conteneurs vides.

Nous cherchons à avoir des clients assembleurs qui apporteraient — dans notre cas, il nous faudrait des conteneurs de 20 pieds renforcés — des produits dans ces types de boîtes afin que nous puissions avoir des conteneurs vides pour expédier des produits. Il pourrait s'agir, par exemple, de potasse.

Nous croyons qu'il peut y avoir une importante augmentation du nombre de conteneurs chargés quittant la Saskatchewan. La difficulté consiste à trouver une façon d'équilibrer ce flux. En ce qui concerne les marchandises entrantes, nous voulons trouver des façons de faire de la distribution et de l'assemblage de manière durable en ce qui concerne la desserte du Midwest américain.

Le sénateur Tkachuk : Nous tentons par ailleurs d'acquérir de l'expertise d'un point de vue parlementaire sur les ports et le phénomène de conteneurisation qui fait littéralement exploser le commerce dans le monde.

However, I think all of us are probably grappling with the fact that we have noticed many communities, such as Moose Jaw, Regina and Saskatoon, exploring ways to capture part of this market.

What role do you see the federal government playing in this initiative or do we have a role? I imagine on the port side we have a role but perhaps you could provide an explanation of what you would like to see the federal government do, and what kind of policy items you would like to see us recommend or at least study.

Mr. Kirkland: As I mentioned earlier, industry wants to move to these more efficient larger-scale distribution and assembly centres. As part of that, it is important for them to have effective rail and highway access.

In our view, if one looks at the current system and potential for expansion, there is a need for a larger-scale and longer-term strategic infrastructure program that looks at various nodes in the network and ensures, where communities choose to organize inland ports, they then have the highway access to allow that flow to be efficient and unimpeded.

We are just at the beginning of looking at the idea of trade zones for favourable tax and trade regulatory treatment. It looks like there are some programs that could be favourable, but I expect we will want to propose modifications or expansions in that area as well.

Senator Phalen: A quick search on the internet showed the possibility of inland ports being created in Kamloops, Prince George, Saskatchewan and Manitoba, and one was completed in Halifax.

In answer to a question from this committee, the Minister of Transport said that a study of the Halifax inland terminal concluded it could result in an increased capacity of 40 per cent, but Halifax is currently only working at 40 per cent capacity.

If our ports are not working at their current capacity, what is the need for an inland terminal at this time?

Mr. Kirkland: I hesitate to discuss Halifax too much. We are just beginning our discussions with them. I think there are things they have done in terms of balancing their trade that we can learn from.

From our point of view sitting in southern Saskatchewan, as I mentioned earlier, our concentration is primarily on the Vancouver port because Canadian Pacific is our major railway and that is the major port on the West Coast for them.

Vancouver has had more challenges in terms of being able to address the smooth flow of traffic and having adequate capacity. As I said earlier, they are doing an excellent job in moving in that direction. The railways have track-sharing agreements, the ports are now cooperating, and the Province of British Columbia has a major investment in infrastructure. Generally, the movement in Vancouver is very favourable.

Cela dit, je crois que nous avons probablement tous vu de nombreuses collectivités, par exemple Moose Jaw, Regina et Saskatoon, se débattre pour tenter de trouver des façons de se tailler une part de ce marché.

Quel rôle croyez-vous que le gouvernement fédéral devrait jouer dans cette initiative? En avons-nous seulement un à jouer? J'imagine qu'en ce qui concerne les ports, nous avons un rôle à jouer mais vous pourriez peut-être nous expliquer ce que vous aimeriez voir le gouvernement fédéral faire, et quel genre de politiques vous aimeriez nous voir recommander, ou du moins étudier.

M. Kirkland : Comme je l'ai dit tout à l'heure, les entreprises veulent s'installer dans ces grands centres de distribution et d'assemblage plus efficaces. Il est donc important pour elles d'avoir accès à un bon réseau ferroviaire et autoroutier.

À notre avis, si l'on regarde le système actuel et son potentiel d'expansion, il faut un programme d'infrastructure à grande échelle et à long terme qui prévoit divers pôles dans le réseau et qui permet ensuite aux collectivités qui choisissent de se doter d'un port intérieur d'avoir accès à un réseau routier efficace et sans entrave.

Nous n'en sommes qu'au début de l'examen de l'idée de zones commerciales à traitement fiscal et réglementaire préférentiel. Il semble que certains programmes pourraient être favorables mais je suppose que nous proposerons des modifications ou des extensions à cet égard également.

Le sénateur Phalen : Une recherche rapide dans Internet a révélé que des ports intérieurs pourraient être créés à Kamloops, à Prince George, en Saskatchewan et au Manitoba, et que l'un est terminé à Halifax.

En réponse à une question de ce comité, le ministre des Transports a dit qu'une étude du terminal intérieur d'Halifax a conclu qu'il pourrait y avoir une augmentation de la capacité de 40 p. 100, mais Halifax ne travaille actuellement qu'à 40 p. 100 de sa capacité.

Si nos ports n'atteignent pas leur capacité actuelle, pourquoi avoir un terminal intérieur maintenant?

M. Kirkland : J'hésite à parler d'Halifax. Nous n'en sommes qu'au début de nos discussions avec ses représentants. Je crois que nous pouvons tirer des leçons de certaines choses qu'ils ont faites pour équilibrer leur commerce.

De notre point de vue, depuis le sud de la Saskatchewan, comme je l'ai déjà dit, nous nous concentrons principalement sur le port de Vancouver parce que notre principal chemin de fer est le Canadien Pacifique et que le principal port de la côte ouest pour le CP est Vancouver.

Vancouver a dû relever davantage de défis pour assurer la fluidité de la circulation et avoir une capacité suffisante. Comme je l'ai déjà dit, on y fait de l'excellent travail à cet égard. Les sociétés de chemins de fer ont des ententes de partage des voies, les ports coopèrent et la province de Colombie-Britannique a un important investissement en infrastructure. De façon générale, les mouvements à Vancouver sont très favorables.

Senator Phalen: In your view, would an inland terminal do transloading of containers?

Mr. Kirkland: To move traffic efficiently, imagine we had a ship coming out of Shanghai but you want to load the ship in Shanghai so it comes into Prince Rupert or Vancouver, and those boxes are put on the ship so they can be quickly loaded onto trains. In other words, containers will not need to be unloaded or moved around in order to load more onto the train. Imagine they were loaded onto the ship in a manner in which they could be quickly loaded onto the train in an orderly way. Then those trains can go through to an inland port.

At the inland port in places such as Regina, Moose Jaw and others, they would marshal the trains to specific destinations or break them open and assemble trucks to go to specific stores and that kind of thing.

Think of the inland port as a way of improving the efficiency of the transfer from the ship into the rail system and reducing truck congestion at these major ports. The challenge is that you must organize to offer that whole coordinated service before it becomes appealing to the Wal-Marts and the liner companies.

If we try to approach it incrementally, we will not get there. We need to put these three or four things together at once and then offer it to industry. Then places such as Halifax and others can become more competitive.

Senator Mercer: I spent some time over the past couple of days reading your presentation.

Do not misinterpret my question as being against an inland port in Regina. I think it is an interesting idea. However, the issue does not only deal with importing. You need to address exporting.

You have touched on one of the problems. The people I have spoken with, particularly members of the Canadian Special Crops Association, address the lack of containers as a main issue. Some of them ship product from across Canada, in particular Western Canada, to Vancouver in their normal hopper cars to be loaded then into containers at that stage. Of course, each day that they wait, they lose money. I am told by others that there is a shortage of hoppers, which puzzles me.

How deep has your analysis been? Have you discussed this with the Canadian Special Crops Association? It is important for Western Canadian farmers to have their products shipped via Vancouver and Prince Rupert.

Mr. Kirkland: We worked originally with members of the Canadian Special Crops Association about two years ago. That was followed by a general study of the industry to look at the flows and issues, after which we got into some of the other steps that I talked about. It is a key problem for them because their product is of such a weight that they need the 20-foot containers, not the 40-foot ones, that are high strength. They pay for those to be repositioned. If they are shipping out special crops and are located far from the container terminal facilities in Saskatoon and

Le sénateur Phalen : À votre avis, un terminal intérieur ferait-il du transbordement de conteneurs?

M. Kirkland : Pour avoir une bonne circulation, imaginez que nous avons un navire en provenance de Shanghai mais que vous voulez charger le navire à Shanghai à destination de Prince Rupert ou Vancouver et que ces boîtes sont chargées sur le navire de façons à ce qu'elles puissent être rapidement chargées sur des trains. Autrement dit, des conteneurs n'auraient pas à être déchargés ou déplacés pour mieux charger le train. Imaginez qu'ils sont chargés sur le navire de façon à ce qu'ils puissent être rapidement chargés sur le train de manière ordonnée. Ces trains peuvent ensuite se rendre à un port intérieur.

Au port intérieur, par exemple à Regina, Moose Jaw ou ailleurs, les trains seraient dirigés vers une destination quelconque, ou ils seraient déformés et des camions seraient assemblés pour se rendre à divers magasins et ainsi de suite.

Il faut voir le port intérieur comme une façon d'accroître l'efficacité du transfert du navire au réseau ferroviaire et de réduire la congestion des camions dans ces grands ports. Le défi consiste à s'organiser pour offrir l'ensemble de ce service coordonné avant qu'il devienne attrayant pour les Wal-Mart et les compagnies de ligne.

Si nous adoptons une démarche progressive, nous n'y arriverons pas. Nous devons mettre ces trois ou quatre éléments ensemble et les offrir à l'industrie. Les endroits comme Halifax ou ailleurs deviendraient alors concurrentiels.

Le sénateur Mercer : J'ai consacré un certain temps au cours des derniers jours à lire votre exposé.

N'allez pas croire que je suis contre un port intérieur à Regina. Je crois que c'est une idée intéressante. Cela dit, il n'y a pas que l'importation. Il faut aussi prendre en compte l'exportation.

Vous avez abordé l'un des problèmes. Selon les gens à qui j'ai parlé, en particulier les membres de l'Association canadienne des cultures spéciales, le manque de conteneurs est une importante question. Certains d'entre eux expédient à Vancouver des produits provenant de tous les coins du Canada, en particulier l'Ouest canadien, dans leurs wagons-trémies ordinaires pour être ensuite chargés dans des conteneurs à cette étape. Bien entendu, chaque jour qu'ils attendent, ils perdent de l'argent. On me dit qu'il y a une pénurie de wagons-trémies, ce qui m'intrigue.

Jusqu'où votre analyse est-elle allée? En avez-vous discuté avec l'Association canadienne des cultures spéciales? Il est important pour les agriculteurs de l'Ouest canadien d'avoir leurs produits expédiés via Vancouver et Prince Rupert.

M. Kirkland : Nous avons travaillé à l'origine avec des membres de l'Association canadienne des cultures spéciales il y a environ deux ans. S'en est suivi une étude générale de l'industrie visant à examiner les flux et les questions d'intérêt, après quoi nous sommes passés à certaines des autres étapes dont j'ai parlé. Il s'agit d'un important problème pour eux parce que leurs produits sont si lourds qu'ils ont besoin des conteneurs de 20 pieds, et non de 40 pieds, qui sont renforcés. Ils paient pour les faire repositionner. S'ils expédient des cultures spéciales et sont situés

Regina, then they ship the crops via hopper car and transload it once it reaches port. One of the major advantages of containers is identity protection. The quality can be controlled because the product for a particular customer is loaded into the container that is then sealed up, thereby affording protection. That is of value to the customer. When a transload is required, the potential for problems is introduced. The ideal thing for us is the use of containers. In order to get the empty containers that we need and not have to pay for them, we have to start balancing the trade, which I talked about.

Senator Mercer: It seems to me that the Port of Vancouver is a major obstacle in this process. If I were shipping anything, from mustard seed to dried beans to peas, to Vancouver and had to move it from the hopper car into the container, it would not only cost me money but also, if the Port of Vancouver were true to form, it would cause a delay waiting for the container, thereby driving up the cost again. Is that right?

Mr. Kirkland: Yes. The most efficient method would be to have the infrastructure at the place of origin of the crops.

Senator Mercer: Many of these companies do not reside in Western Canada but simply buy the crops from various Canadian farmers and tranship them.

Mr. Kirkland: Yes.

Senator Mercer: The most efficient way, as you have discussed, is when the containers never touch the ground such that they are offloaded from the ship and loaded onto the railroad car or the truck, depending upon which port they are at and where they are going. With an inland port, the containers touch the ground because they stop in Regina where the containers are moved from one train to another train, requiring repacking or other action. That adds a cost. Do you see that affecting the viability of inland ports when additional costs are incurred for a product that is currently shipped from Vancouver or Prince Rupert to Chicago, perhaps through a less efficient method than you are proposing? When the containers are stopped, they have to be rehandled and that adds an additional cost. How do you make such a system cost effective?

Mr. Kirkland: Some scenarios would be as you describe and a transloading cost introduced. Concerning moving containers to an inland port and then distributing them outward via rail, I spoke earlier to the idea of loading them onto the ship in Shanghai so that they do not touch the ground. They can then be loaded directly onto a train that can move the containers inland. Let us imagine that a train comes into southern Saskatchewan carrying product that is destined for two trains. One train is going to Toronto and the other to Chicago. If the containers are loaded initially in the proper order, then they would not need to touch the ground. They could be loaded from train to train with cranes so that they could be dispersed efficiently.

Senator Mercer: However, they have stopped and someone has taken an additional step in the process.

loin des installations du terminal de conteneurs à Saskatoon et Regina, ils expédient les cultures par wagons-trémies et les transbordent une fois qu'elles sont rendues au port. L'un des importants avantages des conteneurs, c'est la protection de l'identité. La qualité peut être contrôlée parce que le produit destiné à un client quelconque est chargé dans le conteneur, qui est alors scellé, ce qui en assure la protection. C'est là une pratique qui a de la valeur aux yeux du client. Lorsqu'un transbordement est nécessaire, des problèmes peuvent survenir. L'idéal pour nous, ce sont les conteneurs. Pour avoir les conteneurs vides dont nous avons besoin sans avoir à les payer, nous devons commencer à équilibrer le commerce, ce dont j'ai déjà parlé.

Le sénateur Mercer : Il me semble que le port de Vancouver est un important obstacle dans ce processus. Si j'expédiais quelque chose à Vancouver, disons des graines de moutarde, des fèves ou des pois, et que je devais les transborder du wagon-trémie au conteneur, cela non seulement me coûterait de l'argent mais, si le port de Vancouver était fidèle à son habitude, il faudrait attendre l'arrivée d'un conteneur, ce qui ferait augmenter le coût encore davantage. Est-ce exact?

M. Kirkland : Oui. La façon la plus efficace serait d'avoir l'infrastructure au lieu d'origine de la récolte.

Le sénateur Mercer : Un bon nombre de ces entreprises ne sont pas installées dans l'Ouest canadien mais achètent simplement les cultures de divers agriculteurs canadiens et les transbordent.

M. Kirkland : Oui.

Le sénateur Mercer : La façon la plus efficace, comme vous l'avez souligné, c'est quand les conteneurs ne touchent jamais le sol et qu'ils sont déchargés du navire et chargés sur le wagon ou le camion, selon le port où ils se trouvent et leur destination. Dans le cas d'un port intérieur, les conteneurs touchent le sol parce qu'ils s'arrêtent à Regina, où les conteneurs passent d'un train à un autre train, ce qui nécessite un réemballage ou d'autres mesures. Cela ajoute au coût. Croyez-vous que cela aura une incidence sur la viabilité des ports intérieurs lorsque des coûts additionnels sont imposés pour un produit expédié de Vancouver ou Prince Rupert à Chicago par une méthode peut-être moins efficace que celle que vous proposez? Lorsque les conteneurs sont arrêtés, ils doivent être remanutentionnés, ce qui ajoute au coût. Comment rendre un tel système rentable?

M. Kirkland : Certains scénarios seraient comme ce que vous avez décrit et un coût de transbordement serait ajouté. En ce qui concerne l'acheminement des conteneurs vers un port intérieur pour être ensuite expédiés à leur destination par train, j'ai parlé tout à l'heure de les charger sur le navire à Shanghai de façon à ce qu'ils ne touchent pas le sol. Ils peuvent être chargés directement sur un train qui les transporterait à l'intérieur du continent. Imaginons qu'un train arrive dans le sud de la Saskatchewan chargé de produits destinés à deux trains. L'un va à Toronto et l'autre à Chicago. Si les conteneurs sont chargés dans le bon ordre au départ, ils n'auront pas à toucher le sol. Ils pourront être transférés d'un train à l'autre avec une grue et ainsi être facilement acheminés à destination.

Le sénateur Mercer : Ils se sont quand même arrêtés et quelqu'un est intervenu dans le processus.

Mr. Kirkland: That is true. You would have to make up your train consistence for the different destinations. To stop and do a train-to-truck handling would be different because you would need to add value and that would only make sense if you were doing an assembly or operating as a distribution centre. Distribution centres for companies that have dispersion of stores with high-valued products require a small number of distribution centres — perhaps two or three in North America. Those are the kinds of customers that we will be looking for.

Senator Mercer: Are some of the major retailers working at cross-purposes to your proposal? Canadian Tire and Wal-Mart Canada, for example, are saying they do not want 100 per cent of their product shipped through a West Coast port. Rather, they want to split it between a West Coast and an East Coast port in order to protect supply and ensure there will be the needed supply. The labour stability on the West Coast is not as strong as it is on the East Coast. Does that not work at cross-purposes to your proposal for an inland port in Regina?

Mr. Kirkland: Yes. A number of times during our discussion, I wanted to express that we do not think success for us requires we get everything. As well, we do not think it is feasible for wise people to predict well into the 21st century exactly where this should develop. It is a market economy and the system is a network, not just specific nodes.

We talk about making ourselves more competitive as a transportation network. Whomever gets the business — Kamloops, Saskatoon or Regina — we are better off because the nation is more competitive. Regina would like to have the inland port but if the market decides that the infrastructure and decisions made are better off elsewhere, and we are growing as a country and capturing this opportunity, then that is fine by RREDA.

Senator Adams: I live at Hudson Bay. We heard from witnesses last week who have studied container shipping across Canada. There was mention of Churchill, Manitoba, and that there might be cost savings at Rankin Inlet which is close to Churchill. We used Churchill for anything shipped by train to Hudson Bay. Now, it is more costly being shipped to Nunavut via Montreal. The Churchill railway was privatized and now we pay freight charges twice. I am not sure which company will open in the future in Churchill. I believe the witness said Churchill would never open completely because of the frost. The rail line south from Churchill to Winnipeg used to be called the “muskeg run.” I lived 11 years in Churchill where there is a permafrost that melts in the summer creating a muskeg. Are you familiar with that affecting the rail line in the summer because there was an agreement with the grain companies to ship until October?

It is a little closer to Churchill than to Vancouver, although close to the same distance. Can you give us some idea of the future for Churchill?

M. Kirkland : C'est exact. Il faudrait donc former le train en fonction des diverses destinations. Faire un arrêt et un transbordement sur des camions serait différent parce qu'il faudrait ajouter de la valeur et cela n'aurait de sens que vous faisiez de l'assemblage ou exploitiez un centre de distribution. Les entreprises dont les magasins sont dispersés et dont les produits ont une grande valeur n'ont besoin que de quelques centres de distribution — peut-être deux ou trois en Amérique du Nord. C'est ce genre de client que nous visons.

Le sénateur Mercer : Certains des grands détaillants ne vont-ils pas à contre-courant de votre proposition? Canadian Tire et Wal-Mart Canada, par exemple, disent qu'ils ne veulent pas que la totalité de leur marchandise passe par un port de la côte ouest. Ils veulent plutôt la diviser entre la côte ouest et la côte est afin de protéger l'approvisionnement et de s'assurer qu'ils auront la marchandise voulue. La stabilité de la main-d'oeuvre sur la côte ouest n'est pas aussi solide que sur la côte est. Cela ne va-t-il pas à contre-courant de votre proposition de port intérieur à Regina?

M. Kirkland : Oui. Maintes fois pendant notre discussion j'ai voulu souligner que pour réussir, nous n'exigeons pas de tout avoir. De même, nous ne croyons pas que des gens sages puissent prédire à quel moment au XIX^e siècle cela devrait se produire. C'est une économie de marché et le système est un réseau, pas simplement des pôles isolés.

Nous parlons de rendre notre réseau de transport plus concurrentiel. Peu importe où les activités auront lieu — Kamloops, Saskatoon ou Regina — nous en profiterons parce que le pays sera plus concurrentiel. Regina aimerait avoir le port intérieur mais si le marché décide que l'infrastructure et les décisions prises seraient mieux ailleurs, et que le pays se développe grâce à cette occasion, la RREDA n'y voit aucun inconvénient.

Le sénateur Adams : J'habite à la baie d'Hudson. Nous avons entendu des témoins la semaine dernière qui ont étudié le transport par conteneurs au Canada. Il a été question de Churchill, Manitoba, et d'économies possibles à Rankin Inlet, qui est près de Churchill. Nous utilisions Churchill pour tout ce qui était acheminé par train à la baie d'Hudson. Aujourd'hui, c'est acheminé au Nunavut via Montréal et c'est plus cher. Le chemin de fer de Churchill a été privatisé et maintenant nous payons les frais de transport deux fois. J'ignore quelle entreprise ouvrira à Churchill. Je crois que le témoin a dit que Churchill n'ouvrirait jamais complètement à cause du gel. La voie ferrée en direction sud, de Churchill à Winnipeg, était connue sous le nom de « muskeg run », la piste de la fondrière. J'ai vécu onze ans à Churchill, où le pergélisol fond en été et se transforme en fondrière. Savez-vous que cela a une incidence sur la voie ferrée en été, parce qu'il y avait une entente avec les compagnies cérésières pour faire du transport jusqu'en octobre.

C'est un peu plus près de Churchill que de Vancouver, quoique presque la même distance. Pouvez-vous nous donner une idée de ce que l'avenir réserve à Churchill?

Mr. Kirkland: If there is to be significant trade coming from Europe to the centre of North America, theoretically there is potential for Churchill. Over the years, there have been many geographic and engineering challenges. Many people have talked about the long-run effects of global warming.

The Government of Manitoba is talking with people from SmartPort in Kansas City about a spine system that goes up and down the middle of North America terminating in Churchill. They have talked about increased trade with Russia, et cetera. However, I do not personally have experience in that area and at the moment we are not talking about that as an opportunity for us.

Senator Adams: In the past, there was damage due to ice. A grain elevator there may no longer be successful because containers are used now. It was upgraded about 10 years ago and we have not heard about it since.

In Nunavut, we deal quite a bit with Manitoba. We are talking about winter roads from Manitoba up to Rankin Inlet and Baker Lake.

There is a lot of exploration in the North for gold and diamonds and other things, and it may be cheaper to use containers for that. The government is concerned about that because winter roads may be damaging to the environment.

Mr. Kirkland: With regard to the movement of beans, lentils, chick peas, et cetera, many of those markets are currently out of the East Coast and a great deal of those crops are moved via Montreal. If Churchill became a competitive route, we would have the option of going east via Churchill. However, no one is talking about that at the moment to my knowledge.

Senator Munson: I guess we can call it the Prince Rupert advantage in terms of what is coming to our country and what is coming to the United States. The focus is on Regina and the feeder lines into Chicago.

Are there rail lines that lead from Regina down towards Los Angeles? Is there an advantage to using those rail lines as a hub from Regina into Texas and other areas of the United States? I do not see any rail lines on your graph.

Mr. Kirkland: There are no rail lines shown in the western U.S. I showed only the Canadian networks.

Senator Munson: You showed the feed into Chicago which is the hub. You described it as the third largest inland port.

Mr. Kirkland: Yes.

Senator Munson: In your presentation, you said that the Regina Regional Economic Development Authority's strategic plan talks about facilitating the development of an inland port in

M. Kirkland : S'il doit y avoir un commerce important en provenance de l'Europe à destination du centre de l'Amérique du Nord, Churchill a en théorie du potentiel. Au fil des ans, de nombreux défis géographiques et d'ingénierie ont été relevés. Bien des gens ont parlé des effets à long terme du réchauffement de la planète.

Le gouvernement du Manitoba discute avec les gens de SmartPort, à Kansas City, d'un réseau qui s'étirerait tout le long du centre de l'Amérique du Nord pour se terminer à Churchill. Ils ont parlé d'un accroissement du commerce avec la Russie, et cetera. Cela dit, je n'ai pas moi-même d'expérience à cet égard et nous ne voyons pas cela comme une occasion pour nous.

Le sénateur Adams : Il y a eu dans le passé des dommages causés par la glace. Un silo à grains là-bas ne sera peut-être plus rentable parce que des conteneurs sont utilisés maintenant. Il a été mis à niveau il y a environ dix ans et nous n'en entendons plus parler depuis.

Au Nunavut, nous avons d'importants échanges avec le Manitoba. Nous parlons de chemins d'hiver du Manitoba jusqu'à Rankin Inlet et Baker Lake.

Il y a beaucoup d'exploration dans le Nord pour trouver de l'or, des diamants et diverses autres choses, et il est peut-être plus économique d'utiliser des conteneurs pour cela. Le gouvernement se dit préoccupé par cela parce que les chemins d'hiver causent peut-être des dommages à l'environnement.

M. Kirkland : En ce qui concerne le transport de fèves, de lentilles, de pois chiches, et cetera, un bon nombre de ces marchés passent par la côte est et une grande partie de ces récoltes transitent par Montréal. Si Churchill devenait une route concurrentielle, nous aurions la possibilité d'aller vers l'est via Churchill. Cela dit, personne à ma connaissance ne parle de cela en ce moment.

Le sénateur Munson : Je suppose qu'on pourrait appeler cela l'avantage Prince Rupert en ce qui concerne ce qui arrive à notre pays et ce qui arrive aux États-Unis. L'attention est concentrée sur Regina et les routes qui alimentent Chicago.

Y a-t-il des voies ferrées qui vont de Regina vers Los Angeles? Y a-t-il un avantage à utiliser ces voies ferrées comme une plaque tournante permettant de relier Regina aux Texas et à d'autres régions des États-Unis? Je ne vois pas de voie ferrée sur votre graphique.

M. Kirkland : Les voies ferrées dans l'ouest des États-Unis ne sont pas illustrées. Je n'ai montré que les réseaux canadiens.

Le sénateur Munson : Vous avez montré les voies menant à Chicago, qui est la plaque tournante. Vous l'avez décrit comme le troisième port intérieur en importance.

M. Kirkland : Oui.

Le sénateur Munson : Lors de votre exposé vous avez dit que le plan stratégique de la Regina Regional Economic Development Authority favorisait la mise en place d'un port intérieur à Regina

Regina through highway improvements, zoning and better tax treatments. You said that RREDA wants to develop an inland container terminal.

Is this meant to feed back and forth across the country and down through Chicago, or would other lines be used?

Mr. Kirkland: There are other methods. You can go down through Lethbridge and connect into Burlington Northern. Union Pacific has a line in Idaho which runs into the Montana-Wyoming area. There are a couple of ways of moving traffic but I do not believe that is currently competitive. That is not a large trade corridor for us. Our bulk products are going to the U.S. Midwest. Alberta ships beef and other products into California, but that is not a trade route that we in southern Saskatchewan are concentrating on.

Senator Munson: What will it take to make Regina the inland port you want it to be? How can that be done to make life better for the people of Regina by creating employment and making it a vibrant hub and a centre for inland ports?

Mr. Kirkland: We look forward to support from the federal government for the necessary highway improvements. We must do a lot more work toward offering something favourable to the marketplace in terms of distribution and assembly. We have to balance our trade and make use of that infrastructure.

As soon as we can say we are developing a new container port in the Moose Jaw-Regina area and can cite the location, players and the federal-provincial funding for infrastructure, we can market that to liner companies in China in cooperation with the railways and begin to build it.

Senator Munson: Are you competing against Winnipeg?

Mr. Kirkland: Yes, we are.

Senator Munson: Have there been any responses to that, or are you yet at the stage with the federal government of discussing the provision of funding and working with the provinces? How far advanced is your plan? I presume Winnipeg has a plan as well.

Mr. Kirkland: Yes.

Senator Munson: Is it healthy competition or are you looking for the same dollars?

Mr. Kirkland: I imagine we are competing for dollars, but that is a healthy competition. We believe Prince Rupert is a strategic advantage for Canada and obviously for CN. If I were in Winnipeg, I could make similar arguments for the CN system feeding from Emerson down into Chicago. We look at the Winnipeg option as competing with us in the marketplace and that is good. If we are to capture this opportunity, we will have to be competitive, which means the different Canadian nodes will have to compete to serve that.

par le biais de mesures d'amélioration des routes, de zonage et de traitement fiscal préférentiel. Vous avez dit que la RREDA voulait mettre en place un terminal à conteneurs intérieur.

Cela servirait-il au transport partout au pays et vers Chicago? D'autres voies seraient-elles utilisées?

M. Kirkland : Il y a d'autres méthodes. Vous pouvez passer par Lethbridge et faire la connexion avec Burlington Northern. Union Pacific a une voie en Idaho qui rejoint la région du Montana-Wyoming. Il y a quelques façons de transporter les marchandises mais je ne crois pas que ce soit concurrentiel en ce moment. Ce n'est pas un important couloir pour nous. Nos produits en vrac vont dans le Midwest américain. L'Alberta achemine du boeuf et divers autres produits en Californie mais ce n'est pas une route commerciale qui nous intéresse dans le sud de la Saskatchewan.

Le sénateur Munson : Que faudra-t-il pour faire de Regina le port intérieur que vous voulez qu'il soit? Comment faut-il faire pour rendre la vie des gens de Regina meilleure en y créant de l'emploi et en en faisant un pôle dynamique et un centre pour les ports intérieurs?

M. Kirkland : Nous comptons sur l'appui du gouvernement fédéral pour les améliorations nécessaires aux routes. Nous avons encore beaucoup de travail à faire pour offrir quelque chose d'intéressant dans le marché en ce qui concerne la distribution et l'assemblage. Il nous faut équilibrer notre commerce et utiliser cette infrastructure.

Dès que nous pourrons dire que nous mettons en place un nouveau port à conteneurs dans la région de Moose Jaw-Regina et que nous pourrons parler de l'emplacement, des intervenants et du financement fédéral-provincial pour l'infrastructure, nous pourrons en faire la promotion auprès des compagnies de ligne chinoises en coopération avec les compagnies de chemin de fer et alors commencer à construire.

Le sénateur Munson : Faites-vous concurrence à Winnipeg?

M. Kirkland : Oui, en effet.

Le sénateur Munson : Y a-t-il eu des réponses à cela, ou en êtes-vous encore à l'étape de la demande de financement au gouvernement fédéral et de la collaboration avec les provinces? Où en est rendu votre plan? J'imagine que Winnipeg a aussi un plan.

M. Kirkland : Oui.

Le sénateur Munson : Y a-t-il une saine concurrence ou vous battez-vous pour les mêmes fonds?

M. Kirkland : J'imagine que nous visons les mêmes fonds mais c'est de la saine concurrence. Nous croyons que Prince Rupert représente un avantage stratégique pour le Canada, et évidemment pour le CN. Si j'étais à Winnipeg, je pourrais dire la même chose du réseau du CN allant d'Emerson à Chicago. Nous voyons Winnipeg comme un concurrent sur le marché et c'est une bonne chose. Si nous voulons profiter de cette occasion, nous devons être concurrentiels, ce qui signifie que les divers pôles canadiens devront se faire concurrence pour y arriver.

Senator Munson: How far along are you in asking for money?

Mr. Kirkland: We are cooperating with the city of Regina, Canadian Pacific and Saskatchewan highways. The Saskatchewan highways and transportation department, in partnership with the city and Canadian Pacific, has made an application to the federal government. That is all I know in terms of how it stacks up. We are optimistic about that application.

Senator Carstairs: I was born and raised in Halifax and know about the port situation there, and now I live in Winnipeg. I wonder whether it is realistic for us to consider more than one inland port.

It is fair to say there is competition between Regina, Saskatoon and Winnipeg, but is it realistic to think you could have more than one inland port?

Mr. Kirkland: I do not know. We will find out. We are saying let us organize so we make the best of this opportunity as a nation. If we organize to do that, somewhere one or more of these inland ports will emerge. If it turns out we organize well and Winnipeg ends up being the inland port, that is great. If we organize and it turns out there are two, one on the CP system and one on CN, obviously we think we have a competitive advantage on the CP system. However this turns out, we are arguing that we must organize to be as competitive as possible. It is not possible to predict at the moment whether it should be one or two and where the locations would be. One can suggest where the most likely nodes would be. Exactly how the 21st century will unfold is beyond us.

Senator Mercer: Returning to your map, I believe you said you would be coming through Sault Ste. Marie. I look at the map and say it would be more logical to go through Duluth or Minneapolis to Chicago. Is that the CN versus CP line? Are you going to the Soo because it is a CP line?

Mr. Kirkland: That is correct.

Senator Mercer: It looks more direct to go through Emerson or Portal to Chicago.

Mr. Kirkland: The Soo line would leave there just east of Moose Jaw. It goes to Portal, Minneapolis and Chicago. The CN line drops south of Winnipeg through Emerson. The map that I chose has a few extra lines on it.

Senator Mercer: You do not go through Sault Ste. Marie. Do you go down through Minneapolis?

Mr. Kirkland: The Soo line is pretty much a straight line — Moose Jaw, Portal, Minneapolis, Chicago.

The Chairman: Mr. Kirkland, thank you for your contribution to our study. We appreciate your presence here this morning.

Mr. Kirkland: Thank you.

The committee adjourned.

Le sénateur Munson : Où en êtes-vous rendus dans vos demandes de fonds?

M. Kirkland : Nous coopérons avec la ville de Regina, le Canadien Pacifique et Saskatchewan Highways. Le Saskatchewan Highways and Transportation Department, en partenariat avec la ville et le Canadien Pacifique, a fait une demande au gouvernement fédéral. C'est tout ce que je sais pour le moment. Nous avons bon espoir de voir cette demande acceptée.

Le sénateur Carstairs : Je suis née et j'ai grandi à Halifax, et je connais la situation du port là-bas. J'habite maintenant Winnipeg. Je me demande s'il est réaliste de notre part d'envisager plus d'un port intérieur.

Il est juste de dire qu'il y a concurrence entre Regina, Saskatoon et Winnipeg, mais est-il réaliste de croire que nous pourrions avoir plus d'un port intérieur?

M. Kirkland : Je l'ignore. Nous verrons bien. À notre avis, nous devons nous organiser afin que le pays puisse profiter le plus possible de cette occasion. Si nous nous organisons pour faire cela, un ou plusieurs de ces ports intérieurs seront implantés quelque part. S'il arrive que nous nous organisons bien et que Winnipeg devient le port intérieur, c'est très bien. Si nous nous organisons et qu'il y en a deux, l'un dans le réseau du CP et l'autre dans le réseau du CN, nous croyons évidemment que nous avons un avantage concurrentiel dans le réseau du CP. Quel que soit le résultat, nous disons qu'il faut nous organiser pour être le plus concurrentiel possible. Il est impossible en ce moment de dire s'il en faudrait un ou deux et où ils devraient se situer. On peut prédire où les pôles sont le plus susceptibles de se trouver. Nous ne pouvons cependant pas dire ce que sera le XIX^e siècle.

Le sénateur Mercer : Pour en revenir à votre carte, je crois que vous avez dit que vous passeriez par Sault Ste. Marie. Je regarde la carte et je me dis qu'il serait plus logique de passer par Duluth ou Minneapolis pour aller à Chicago. Est-ce le CN contre le CP? Passez-vous par Sault Ste. Marie parce que c'est une voie du CP?

M. Kirkland : C'est exact.

Le sénateur Mercer : Le trajet d'Emerson ou Portal vers Chicago semble plus direct.

M. Kirkland : La Soo Line partirait juste à l'est de Moose Jaw. Elle passe à Portal, Minneapolis et Chicago. La voie du CN descend au sud de Winnipeg vers Emerson. La carte que j'ai choisie a quelques voies de plus.

Le sénateur Mercer : Vous ne passez pas par Sault Ste. Marie. Passez-vous par Minneapolis?

M. Kirkland : La Soo Line est plutôt droite — Moose Jaw, Portal, Minneapolis, Chicago.

La présidente : Monsieur Kirkland, merci de votre participation à notre étude. Nous apprécions votre présence parmi nous ce matin.

M. Kirkland : Merci.

La séance est levée.

OTTAWA, Wednesday, February 7, 2007

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.

[*Translation*]

The Chairman: I want to call this meeting of the Standing Senate Committee on Transport and Communications to order. This evening, we have as witnesses, Mr. Dominic Taddeo, President and Chief Executive Officer, Port of Montreal Port Authority, Mr. Jean-Luc Bédard, Vice-President, Operations and Harbour Master, and Mr. Robert Masson, Vice-President, Marketing and Development.

As you know, for some time now, we have examined these matters, which are important for us, and I think that our visit here this evening is of great importance to committee members. We would like to welcome you on behalf of all the senators here present.

First we will be listening to you, and then the senators will have a lot of questions to ask you.

Dominic J. Taddeo, President and Chief Executive Officer, Port of Montreal: Thank you, Madam Chairman, for the opportunity to come and present the Port of Montreal and its fundamentally important strategic role in container shipping and as a hub for Eastern Canada.

First of all, on behalf of the board of directors, and the general management of the Montreal Port Authority, I want to thank you for this opportunity to appear before you this evening to discuss the containerized freight transport system in Canada and its competitiveness, both in Canada and in the international North American market.

The work this committee is currently doing on the issue of containerized freight transport affords an excellent opportunity for the industry to make known its important role in the competitiveness of Canadian industries, particularly the economic lever role of a port and its operations in the success of a city, region, province and even a country.

In that respect, the Port of Montreal, which links the city to more than 80 countries around the world, is a light, a leader in its sector and a model of efficiency for the industry in North America. In particular, it is a driver of economic development for Montreal, Quebec and Canada as a whole.

With your permission, in the next few minutes, I will be giving you an idea of the port's importance in our economy.

OTTAWA, le mercredi 7 février 2007

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 18 h 15 afin d'étudier et de faire rapport sur le trafic du fret conteneurisé actuel et éventuel manutentionné par les ports à conteneurs de la porte d'entrée du Pacifique, les ports à conteneurs de la côte Est et les ports à conteneurs du Centre du Canada, sur les principaux marchés importateurs et exportateurs desservis par ces ports et sur les politiques actuelles et futures à cet égard.

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

[*Français*]

La présidente : Je déclare ouverte la séance du Comité sénatorial permanent des transports et des communications. Nous recevons comme témoins, ce soir, M. Dominic Taddeo, président-directeur général, Administration portuaire de Montréal, M. Jean-Luc Bédard, vice-président, Opérations et capitaine du port, et M. Robert Masson vice-président, Marketing et développement.

Comme vous le savez, nous avons, depuis quelque temps, étudié ces dossiers qui sont importants pour nous et je pense que votre visite ici ce soir est d'une grande importance pour les membres du comité. On vous souhaite la bienvenue au nom de tous les sénateurs présents.

Nous vous écoutons d'abord et ensuite les sénateurs auront beaucoup de questions à vous poser.

Dominic J. Taddeo, président-directeur général, port de Montréal : Je vous remercie, madame la présidente, de nous donner l'occasion de venir présenter le port de Montréal et son rôle stratégique primordial dans le domaine des conteneurs et comme plaque tournante de l'Est du Canada.

Je tiens d'abord, au nom du conseil d'administration et de la direction générale de l'Administration portuaire de Montréal, à vous remercier de l'occasion que vous nous donnez ce soir de comparaître devant vous afin de discuter du système des transports du fret conteneurisé au Canada et de sa compétitivité, tant au pays que sur le marché nord-américain international.

Le travail que mène présentement ce comité sur la question du transport du fret conteneurisé représente une excellente occasion pour l'industrie de faire connaître son importance dans la compétitivité des industries canadiennes et surtout le rôle de levier économique que représente un port et son activité dans le succès d'une ville, d'une région, d'une province et même d'un pays.

À cet égard, le port de Montréal, qui relie la ville à plus 80 pays dans le monde, est un phare, un leader dans son secteur d'activités et un modèle d'efficacité pour l'industrie en Amérique du Nord. Il est surtout un moteur du développement économique pour Montréal, le Québec et le Canada tout entier.

Vous me permettrez de vous saisir, au cours des prochaines minutes, de l'importance du port dans notre économie.

In addition, throughout my presentation, I will be answering the questions the committee has submitted to us in order to provide it with food for thought on intermodal transport issues.

Here is a photograph of the Port of Montreal and its structure. As you know, it is a profitable, independent federal agency established by the Canada Marine Act on March 1, 1999.

Our board of directors consists of seven members. The three levels of government — federal, provincial and municipal — appoint one director each, and the other four members are appointed by the Minister of Transport on recommendation by, and in consultation with, port users. The chairman of the board is elected by the members.

In this document, you will find the members of our current board of directors: Mr. Marc Bruneau, Chairman, was appointed two years ago; Mr. Jeremy Bolger, Vice-Chairman; Ms. Diane Provost, whose term has just been extended by the City of Montreal, which appoints one person; Mr. Raymond Massi, Chairman of our Executive Committee, whose term will expire at the end of the month; Ms. Michèle Gouin, whose term was extended today by the Government of Quebec; and Mr. Normand Morin, who was appointed by the Minister of Transport barely two months ago. The management of the Port of Montreal is represented by me, Mr. Jean-Luc Bédard, Mr. Robert Masson, Mr. Jean Mongeau, who is absent today, and Ms. Sylvie Vachon.

The mission of the Port of Montreal is to provide its clients with efficient port facilities and services in an environmentally friendly manner and to increase and promote the competitive advantages of the Port of Montreal.

Our objective is to promote business development, improve the competitiveness of the port system, ensure financial self-sufficiency, optimize the effectiveness of human resources and maintain good community relations.

You no doubt noticed on the last slide that, last year, we celebrated the 175th anniversary of our institution, in Montreal and in Canada.

Here is another picture of our port.

[English]

The Port of Montreal is the number-one container port in Eastern Canada and the gateway to the North American industrial heartland. It is the dominant port on the transatlantic trade route; the closest port to central Canada and the U.S. Midwest and Northeast; and the only container port located on the St. Lawrence River. The shipping industry is committed to Montreal as an international and intermodal hub. It has invested over \$1 billion in ships and handling equipment in the last 20 years alone and it links Montreal to over 80 countries around the world.

Je répondrai également, tout au long de ma présentation, aux questions que le comité nous a soumises afin d'alimenter ses réflexions quant aux enjeux du transport intermodal.

Je vous présente une photo du port de Montréal et de sa structure. Comme vous le savez, c'est une agence fédérale autonome et rentable, créée par la Loi maritime du Canada le 1^{er} mars 1999.

Notre conseil d'administration compte sept membres. Les trois paliers de gouvernement — fédéral, provincial et municipal — nomment un administrateur et les quatre autres membres sont nommés par le ministre des Transports sur recommandation des utilisateurs du port et en consultation avec eux. Le président du conseil est élu par les membres du conseil d'administration.

Vous trouverez dans ce document les membres de notre conseil d'administration d'aujourd'hui : M. Marc Bruneau, président, a été nommé il y a deux ans; M. Jeremy Bolger, vice-président; Mme Diane Provost, dont le mandat vient d'être renouvelé par la Ville de Montréal qui, eux, nomme une personne; le mandat de M. Raymond Massi, président de notre comité exécutif, dont le se terminera à la fin du mois; Mme Michèle Gouin, dont le mandat a été renouvelé aujourd'hui même par le gouvernement du Québec; et M. Normand Morin, qui fut nommé par le ministre des Transports il y a à peine deux mois. La direction générale du port de Montréal est représentée par moi, M. Jean-Luc Bédard, M. Robert Masson, maître Jean Mongeau, qui est absent aujourd'hui, ainsi que par Mme Sylvie Vachon.

La mission du port de Montréal est de fournir à ses clients des installations et des services portuaires efficaces dans le plus grand respect de l'environnement, ainsi que de rehausser et promouvoir les avantages concurrentiels du port de Montréal.

Notre objectif est de favoriser le développement des affaires, d'accroître la compétitivité du système portuaire, d'assurer l'autosuffisance financière, d'optimiser l'efficacité des ressources humaines et de maintenir de bonnes relations avec la collectivité.

Sur l'acétate précédent, vous avez sans doute remarqué que nous avons célébré l'an dernier les 175 ans de notre institution, à Montréal et au Canada.

Je vous montre une autre photographie de notre port.

[Traduction]

Le port de Montréal est le premier port à conteneurs de l'est du Canada et la porte d'entrée menant au cœur industriel de l'Amérique du Nord. Il occupe une position dominante sur la route commerciale transatlantique; c'est le port le plus proche du centre du Canada ainsi que du Midwest et du Nord-Ouest américains; c'est aussi le seul port à conteneurs sur le Saint-Laurent. L'industrie du transport a fait de Montréal une plaque tournante internationale et intermodale. Elle a investi plus d'un milliard de dollars dans des navires et du matériel de manutention au cours des 20 dernières années et relie Montréal à plus de 80 pays du monde entier.

[Translation]

Here are some significant facts about the Port of Montreal: a multifunctional port spread over 25 kilometers on Montreal Island; we have our own 100-kilometer long railway system, operated by our employees, which is directly linked to the CN and CP systems; four of the most efficient container terminals in North America; a grain terminal and a Maritime terminal; a dry bulk terminal at Contrecoeur; a 375-hectare land reserve at Contrecoeur. We operate our own power system, our own sewer system, our own water system and our own private service road in the municipality of Montreal, south of Rue Notre-Dame.

We are a veritable city within a city. We generate an estimated \$2 billion of economic impact per year and 18,000 direct and indirect jobs. Our port infrastructures meet the ISPS code and are among the safest in the world.

Turning to the advantages of the Port of Montreal, we are a model of efficiency: an enviable geographic position on the St. Lawrence River, 1,600 kilometers in the continental heartland, a place where three major systems — river, rail and road — converge, and we have been operating 12 months a year since 1964, even in winter.

[English]

We are proud that nine of the world's top 12 container lines come to the Port of Montreal: Maersk is number one in the world; Mediterranean Shipping Company is number two; CMA CGM is number three; Hapag-Lloyd is fifth in the world; APL, Senator Lines, OOCL, NYK Line and MOL. That is on the container side. I would like to point out that back in 1974 only two major shipping lines used the port as a gateway.

The major bulk carriers using the port are Fednav International Ltd., Canada Steamship Lines Inc., Canfornav Inc., Algoma Tankers, Seaway Marine Transport, Upper Lakes Group Inc. and Petro-Nav Inc. We then have the domestic carriers that service Montreal, Newfoundland and the Îles de la Madeleine out of Montreal. We are a terminus port for Océanex Inc., which has just built a \$59-million ship to service Montreal and Newfoundland. They also go to Halifax, but the bulk of their business is through the Port of Montreal.

[Translation]

Transport Nanuk and the C.T.M.A. group are mainly for cabotage on the St. Lawrence.

As regards the competitive advantages of the Port of Montreal, we are served by two of the largest North American railway carriers, CN and CP; a terminal port that allows higher ship rotation and the preparation of unit trains by destination — I will

[Français]

Voici les faits saillants sur le port de Montréal : un port multifonctionnel s'étalant sur 25 kilomètres sur l'île de Montréal; nous avons notre propre réseau ferroviaire long de 100 kilomètres, exploité par nos employés, qui est directement relié aux réseaux du CP et du CN; quatre terminaux à conteneurs parmi les plus efficaces en Amérique du Nord; un terminal céréalier et une gare maritime; un terminal de vrac solide à Contrecoeur; une réserve foncière de 375 hectares, à Contrecoeur. Nous exploitons notre propre réseau électrique, notre propre réseau d'égouts, notre propre système d'eau ainsi que notre propre voie de service privée à l'intérieur de la municipalité de Montréal, au sud de la rue Notre-Dame.

Nous sommes véritablement une ville dans une ville. Nous générons des retombées économiques évaluées à deux milliards de dollars par année et 18 000 emplois, directs et indirects. Nos infrastructures portuaires sont parmi les plus sécuritaires au monde répondant au code ISPS.

Je passe aux avantages du port de Montréal : Nous sommes un modèle d'efficacité. Situation géographique enviable sur le fleuve Saint-Laurent, à 1 600 kilomètres au cœur du continent, lieu où convergent trois grands réseaux — fluvial, ferroviaire et routier —, et nous sommes en exploitation 12 mois par année, depuis 1964, même en hiver.

[Traduction]

Nous sommes fiers que neuf des plus importantes compagnies de transport par conteneurs du monde desservent le port de Montréal : Maersk occupe la première place mondiale; Mediterranean Shipping Company, la seconde; CMA CGM la troisième; Hapag-Lloyd la cinquième; il y a aussi APL, Senator Lines, OOCL, NYK Line and MOL. Et je ne parle là que du secteur des conteneurs. Je tiens à souligner qu'en 1974, il n'y avait que deux grandes compagnies de transport maritime qui utilisaient Montréal comme port de transbordement.

Les principaux vraquiers qui utilisent le port sont les suivants : Fednav International Ltd., Canada Steamship Lines Inc., Canfornav Inc., Algoma Tankers, Seaway Marine Transport, Upper Lakes Group Inc. et Petro-Nav Inc. Nous avons aussi les transporteurs intérieurs qui desservent Montréal, Terre-Neuve et les Îles-de-la-Madeleine depuis le port de Montréal. Nous sommes un port terminus pour Océanex Inc., qui vient de construire un navire de 59 millions de dollars afin de desservir Montréal et Terre-Neuve. Cette compagnie utilise aussi Halifax mais fait surtout affaire avec Montréal.

[Français]

Transport Nanuk et le groupe C.T.M.A. sont principalement pour le cabotage sur le Saint-Laurent.

En ce qui a trait aux avantages concurrentiels du port de Montréal, nous sommes desservis par deux des plus grands transporteurs ferroviaires nord-américains, le CN et le CP; un port terminus qui permet une rotation plus élevée des navires ainsi

explain that to you later, if you wish — directly linked to the highway systems to the markets of Quebec, Ontario and the northeastern U.S. states.

It is a completely integrated hub: a rail-road system: direct connections to the main arteries. Transportation efficiency: 55 per cent of movements are by train, for containers, with CP and CN, and 45 per cent by road, and there are more than 25 trucking companies.

Here is a picture of our intermodality, a picture that you will recognize: Jacques-Cartier Bridge and access to the Port of Montreal, which is adjacent. The railway system that you see here runs partly through the Old Port and toward the east, where our terminals are.

As I said earlier, it is an integrated hub. Number of trains entering the port: every week, we have 45 intermodal container trains, which means that there are 45 leaving the port. Three unit trains/unit train loads of grain per week, five unit trains/bulk unit train loads per week. Approximately 2,000 trucks use the Port of Montreal each day.

We are at the centre of a diversified and well-integrated logistical chain: terminal operators, coast guard, dock workers, railway transports, truck drivers, freight forwarders, shipping agents, warehouses, government agencies, longshoremen and checkers, shipping line pilots, shipping agencies. So we have to operate in all these areas and closely monitor what is going on in all fields.

We also have another major advantage at the Port of Montreal: industrial peace with the longshoremen and checkers, whose contract will terminate in December 2008. The employees of the Port of Montreal have five collective agreements. We have signed with the people of four of those five agreements until 2011, and the fifth, with the railway system, is being resolved until 2012. We have 325 employees at the Port Administration as such.

Now I am proud to show you a table indicating total traffic.

[English]

The total traffic handled at the Port of Montreal is indicated in this chart. As you can see, the breakdown is mainly solid bulks like grain; liquid, which is petroleum; and then other merchandise which makes up the container traffic. You can see our growth from 2002 to 2006 and beyond in 2007. On the container side, we go from 9.1 million tonnes to 12 million tonnes. Last year was our best year in the history of the port, with a total traffic of 25.1 million tonnes.

What has transpired in Montreal from 1960 to 2007? On this slide, you will notice the dramatic growth we have had in the containers. In 1960, we handled 3.4 million tonnes of general cargo, mostly not containerized. Today we have up to 11.8 million tonnes, and it is largely containerized. That is an increase of

que la préparation de trains unitaires par destination — je vous expliquerai plus tard, si vous le désirez — directement relié aux réseaux autoroutiers menant vers les marchés du Québec, de l'Ontario et des États du nord-est américain.

C'est une plaque tournante complètement intégrée : un Réseau rail-route : connexions directes avec les principales artères. Efficacité de transport : 55 p. 100 des mouvements se font par train au niveau des conteneurs avec CP et CN, 45 p. 100, et il y a plus de 25 compagnies de camionnage.

Je vous montre une photo de notre intermodalité, photo que vous reconnaissez : le pont Jacques-Cartier et l'accès au port de Montréal, qui est adjacent. Le réseau ferroviaire que vous voyez là, justement, passe en partie dans le Vieux-Port et se dirige ensuite vers l'Est où sont nos terminaux.

Comme je l'ai dit tantôt, c'est une plaque tournante intégrée. Nombre de trains entrant au port : chaque semaine, nous avons 45 trains conteneurs-intermodaux, ce qui veut dire qu'il y en a 45 qui sortent. Trois trains unitaires/ train bloc de grain par semaine, cinq trains unitaires/train bloc de vrac par semaine. Environ 2 000 camions par jour utilisent le port de Montréal.

Nous sommes au cœur d'une chaîne logistique diversifiée et bien intégrée : exploitant les terminaux, la Garde côtière, les arrimeurs, les transports ferroviaires, routiers, transitaires, expéditeurs, les entrepôts, les agences gouvernementales, débardeurs et vérificateurs, pilotes de lignes maritimes, agences maritimes. Il faut donc jouer sur tous ces tableaux et suivre de très près ce qui se déroule dans tous les domaines.

Nous avons aussi au port de Montréal un autre grand avantage : la paix industrielle au niveau des débardeurs et des vérificateurs, dont le contrat prendra fin en décembre 2008. Les employés du port de Montréal ont cinq conventions collectives. Nous avons signé avec les gens de quatre de ces cinq conventions jusqu'en 2011, et le cinquième, avec le réseau ferroviaire, est en voie d'être résolue jusqu'en 2012. À l'administration portuaire proprement dite, nous avons 325 employés.

Avec fierté, je vous montre un tableau du trafic total maintenant.

[Traduction]

Ce graphique représente le trafic total du port de Montréal. Comme vous pouvez le voir, la répartition est la suivante : en premier lieu, les chargements solides en vrac tels que le grain; les liquides, c'est-à-dire le pétrole; et les autres marchandises, qui sont conteneurisées. Le graphique illustre notre croissance de 2002 à 2006 et la croissance prévue en 2007. En ce qui concerne le trafic conteneurisé, nous sommes passés de 9,1 millions de tonnes à 12 millions de tonnes. L'an dernier, nous avons connu notre meilleure année de toute l'histoire du port, avec un trafic total de 25,1 millions de tonnes.

Que s'est-il passé à Montréal de 1960 à 2007? Cet acétate montre la croissance spectaculaire du trafic conteneurisé. En 1960, nous avons manutentionné 3,4 millions de tonnes de marchandises diverses, en majorité non conteneurisées. Aujourd'hui, le chiffre est passé à 11,8 millions de tonnes en

243 per cent. We have transformed this port from mainly a bulk port that handled grain and petroleum to respond to the international requirements of international trade and to take advantage of our privileged geographic location to become the dominant leader that we are in the North Atlantic. I have more facts to prove that to you.

We also have grain elevators. At one time Montreal was the gateway for grain out of Western Canada. Today there is only one functioning grain elevator. In 1980 in Montreal we handled 8.5 million tonnes of grain. Now we handle between 1.2 million and 1.8 million tonnes. I make a pilgrimage to the Wheat Board once a year to ask how I can better help them, to the chagrin of the Port of Quebec, which has a private elevator. Ours is a public elevator. We have to protect 77 per cent of the capacity of the elevator for the Wheat Board, which means that we can do business with private operators for only the other 23 per cent. That is okay; it is still very profitable, which is why we keep it going.

On international container traffic in the North Atlantic, 96 per cent of our business is with Europe and the Mediterranean. We deal with all the countries of Europe and are now starting to penetrate into the Eastern Bloc countries that are opening up.

Domestic traffic on the container side is mainly with Newfoundland, a bit with CTMA Group.

Our strength in Montreal, as shown in the graph on page 13 of our presentation, is that we are the fastest and most direct link to Toronto, Detroit, Chicago and New York. There is a new link that you will see at the bottom — Freeport. I will get into that later when I talk about the new shipping lines that are using Montreal. You also see there the ports we go to in Europe.

On the North American East Coast, the Port of Montreal ranks third on the container side after New York and Hampton Roads. We do more business than Baltimore, Halifax, Philadelphia or Boston. Halifax is always referred to as a deep water port. In news reports we hear about Halifax and Vancouver, never about Montreal. However, we are the hub; we are the gateway; we have the potential to grow, with all due respect to Halifax.

On interior container traffic in Canada, we do 60 per cent of our container business in Canada and 40 per cent in the United States. In the United States we do 15 per cent of our business in the Northeast, going all the way into Rhode Island, Connecticut and Massachusetts. We hurt the Port of Boston. Shippers come through Montreal or New York to go to Boston.

majorité conteneurisées, soit une augmentation de 243 p. 100. Nous avons transformé ce port qui était essentiellement un port de marchandises en vrac pour le grain et le pétrole afin de répondre aux exigences internationales du commerce international et de tirer parti de notre situation géographiques privilégiée et nous en avons fait le port dominant qu'il est aujourd'hui dans l'Atlantique nord. En voici d'autres preuves.

Nous avons aussi des éleveurs à grains. À une certaine époque, Montréal était le point de transit pour le grain venu de l'ouest du Canada. Aujourd'hui, il ne reste plus qu'un seul éleveur opérationnel. En 1980, à Montréal nous avons manutentionné 8,5 millions de tonnes de grain. Aujourd'hui, le chiffre est de 1,2 million à 1,8 million de tonnes. Une fois par an, je me rends en pèlerinage à la Commission canadienne du blé pour lui demander ce que je pourrais faire de plus pour elle, au grand dam du port de Québec, qui a un éleveur privé. Le nôtre est public. Nous devons réserver 77 p. 100 de la capacité de l'éleveur à la Commission canadienne du blé, ce qui signifie qu'il ne nous reste que 23 p. 100 pour faire affaire avec les opérateurs privés. Ce n'est pas un problème; l'éleveur demeure très profitable et c'est la raison pour laquelle nous continuons à l'exploiter.

En ce qui concerne le trafic conteneurisé international sur l'Atlantique nord, 96 p. 100 de nos activités visent l'Europe et la région méditerranéenne. Nous faisons affaire avec tous les pays d'Europe et nous avons établi une tête de pont dans les pays du Bloc de l'Est qui commencent à s'ouvrir.

Le trafic conteneurisé domestique se fait surtout avec Terre-Neuve, et un peu avec le CTMA Group.

Ce qui fait notre force à Montréal, comme le montre le graphique à la page 13 de notre présentation, c'est que nous offrons le lien le plus rapide et le plus direct avec Toronto, Detroit, Chicago et New York. Au bas de ce graphique, vous pouvez voir que nous avons un nouveau lien avec Freeport. J'y reviendrai tout à l'heure lorsque je vous parlerai des nouvelles compagnies de transport maritime qui utilisent Montréal. Vous pouvez aussi voir les ports que nous desservons en Europe.

Sur la côte est de l'Amérique du Nord, Montréal se classe au troisième rang des ports à conteneurs après New York et Hampton Roads. Nous nous plaçons avant Baltimore, Halifax, Philadelphie ou Boston. On dit toujours de Halifax que c'est un port en eau profonde. Dans la presse, on parle toujours de Halifax et de Vancouver, jamais de Montréal. Nous sommes pourtant la vraie plaque tournante; nous sommes la vraie porte d'entrée. Nous avons le potentiel de croissance nécessaire, n'en déplaise à Halifax.

En ce qui concerne le trafic conteneurisé au Canada, 60 p. 100 de celui-ci est destiné au Canada et 40 p. 100 aux États-Unis. Aux États-Unis, 15 p. 100 de nos activités se déroulent dans le nord-est où nous allons jusqu'à Rhode Island, le Connecticut et le Massachusetts. Nous portons ombre au port de Boston. Les transporteurs passent par Montréal ou New York pour aller à Boston.

We do 75 per cent of our business in the United States in the Midwest, because of our rail connection. We were the precursors to free trade. You will recall that in 1984 Canada went ballistic because Mr. Mulroney wanted free trade. Montreal had already started to penetrate north-south into the United States with CP in 1980. We had already created our corridor, which today is the latest buzz word — gateway.

I wrote letters to the industry in 1986 thanking them for using the Port of Montreal system, the Port of Montreal gateway. Of course, when Mr. Lapierre came up with the term “gateway” three years ago, I responded, “The more things change, the more they stay the same.”

To illustrate why we are an integrated hub, look at the distances from Montreal to Toronto, Detroit, Chicago versus Halifax, New York, Virginia and Baltimore.

[*Translation*]

We are the international port nearest the industrial heartland of North America, the one offering competitive access to the major markets of Canada and the American Midwest.

[*English*]

It is 1,300 kilometres from Montreal to Chicago. It is double that distance if you go through Halifax. It is four times cheaper to move as far inland as possible by water than to move by rail or truck. We worked to make it a success. We took advantage of our situation.

Here you can see the rail movements for Canadian and American traffic and the truck movements. As indicated at the bottom, you can reach Toronto in 10 hours, Detroit in 23 hours, and Chicago in 33 hours. Ten years ago we used to get to Chicago in 72 hours. With CP and CN we put together an integrated system. We now prepare the block trains, the unit trains, on our docks. I will explain to you later why we are the most productive terminals not in only Canada but in all of North America. We reach Chicago in 33 hours and we are aiming for 24 hours with CP and CN.

This slide shows what is happening on the Northeast Coast. From 2001 to 2005, in the ports with which we compete — Boston, New York, Delaware River, Baltimore and Virginia — the number of total containers handled went from 1,687,656 to 1,920,312 — an average growth of 3.3 per cent. In Montreal, that number went from 843,325 to 1,078,492 — an average growth of 6.3 per cent. There was growth of 4.3 per cent in total containers handled in this market. That is why we say we are the leader. We back our statements with facts. In the last five-year period, there has been a 30.3 per cent growth in containers in Montreal.

Soixante-quinze pour cent de nos activités commerciales aux États-Unis concernent le Midwest, à cause de nos liens ferroviaires. Nous avons été les précurseurs du libre-échange. Souvenez-vous qu'en 1984, le Canada avait explosé d'indignation parce que M. Mulroney voulait le libre-échange. Montréal avait déjà commencé à pénétrer aux États-Unis sur un axe nord-sud grâce à CP Rail en 1980. Nous avons déjà établi notre corridor, notre porte d'entrée, le dernier mot à la mode.

J'ai écrit aux membres de l'industrie en 1986 pour les remercier d'utiliser le système portuaire de Montréal, la porte d'entrée qu'est notre port. Bien entendu, lorsque M. Lapierre a utilisé pour la première fois le terme « port d'entrée », il y a trois ans, j'ai répondu, « Plus ça change, plus c'est la même chose ».

Si vous voulez savoir pourquoi nous sommes une plaque tournante intégrée, considérez les distances entre Montréal et Toronto, Detroit ou Chicago et comparez-les avec celles qui existent entre Halifax, New York, la Virginie et Baltimore.

[*Français*]

Nous sommes le port international le plus près du cœur industriel de l'Amérique du Nord, celui qui offre l'accès concurrentiel aux principaux marchés du Canada et à ceux du Midwest américain.

[*Traduction*]

Une distance de 1 300 kilomètres sépare Montréal de Chicago. Elle double si vous passez par Halifax. Cela coûte quatre fois moins cher de remonter aussi loin que possible dans l'intérieur par voie fluviale que d'utiliser le transport ferroviaire ou routier. Nous avons fait de gros efforts pour que ce soit une réussite. Nous avons tiré parti de notre situation géographique.

Cet acétate illustre le trafic ferroviaire et routier canadiens et américains. Comme il l'est indiqué au bas de l'acétate, vous pouvez rejoindre Toronto en dix heures, Detroit en 23 heures, et Chicago en 33 heures. Il y a dix ans, il nous fallait 72 heures pour atteindre Chicago. Nous avons établi un système intégré avec le CN et le CP. Nous formons maintenant les trains intégraux, les trains unitaires, directement sur nos quais. Je vous expliquerai plus tard pourquoi nous sommes les terminaux les plus productifs non seulement du Canada mais de toute l'Amérique du Nord. Nous rejoignons Chicago en 33 heures et nous projetons de le faire en 24 heures avec le CP et le CN.

Cet acétate vous montre la situation sur la côte nord-est. De 2001 à 2005, dans les ports avec lesquels nous sommes en concurrence — Boston, New York, la rivière Delaware, Baltimore et les ports de Virginie — le nombre total des conteneurs manutentionnés est passé de 1 687 656 à 1 920 312 — soit une croissance moyenne de 3,3 p. 100. À Montréal, ce chiffre est passé de 843 325 à 1 078 492 — soit une croissance moyenne de 6,3 p. 100. Le nombre total des conteneurs manutentionnés sur ce marché a augmenté de 4,3 p. 100. C'est pourquoi nous disons que nous sommes le leader et nous justifions nos déclarations dans la pratique. Au cours des cinq dernières années, le trafic de conteneurs a augmenté de 30,3 p. 100 à Montréal.

The next slide shows what is happening with Canada at the East Coast ports. In Montreal, from 2001 to 2006, traffic increased from 989,427 TEUs to 1,288,910 TEUs — an increase of 30.4 per cent, where TEUs are twenty-foot equivalent units. With all due respect to Halifax, they had about a 1 per cent growth.

We are a leader on the North Atlantic. On the TransAtlantic to Northern Europe, England, et cetera, Montreal and New York shipping lines are even at 38 per cent each. The other ports are at 24 per cent.

Over the years we have done marketing and capacity studies. We have undertaken another capacity study because we are running out of space on the Island of Montreal. We have embarked on a major review of our container handling capacity to accommodate growth. This study validates the traffic growth potential on the North Atlantic trade and the Port of Montreal for the next 10 years. An independent study by IBI Group confirms that. It confirms that plans for infrastructure improvements will meet the needs for additional capacity and growth.

This is the study of Moffatt & Nichol, a Canadian-based company. They have an office in Vancouver. This is confidential data, but we have to share it with you. It deals with the throughput in Montreal and the acreage of our terminals. The productivity is 7,719 TEUs per acre. That is a little stamp of land backed up into Notre Dame Street.

We are a terminus port, which means that the container ships arrive in Montreal, are completely emptied, are completely reloaded. Within three and a half days they head back to Europe and then are back to Montreal seven days later.

Vancouver is a booming and growing port. It handles more containers than Montreal, but they have fewer tonnes in their containers because they are bringing in toys, clothes and Christmas goodies, whereas we are bringing in wine, scotch and knocked-down auto parts. Our containers carry more tonnes than the containers in Vancouver.

This slide shows the productivity of the container terminals. You will notice that the productivity of Montreal when compared to Halifax is almost double. We also see New York, Los Angeles and Long Beach. Compared to Rotterdam, Singapore and others, Montreal ranks in the top five in productivity. The longshoremen like this because when they negotiate they can say, "We are good, we are smart, we are kind; give us more money."

Security is a priority for us. Since 1998, we have built a state-of-the-art integrated security video surveying system which today encompasses some 150 cameras over our 25 kilometres on the Island and extending to the South Shore. We were the

L'acétate suivant illustre ce qui se passe dans les ports de la côte est. À Montréal, de 2001 à 2006, le trafic est passé de 989 427 E.V.P. à 1 288 910 E.V.P. — soit une augmentation de 30,4 p. 100, (E.V.P. correspond à équivalent vingt pieds pour les conteneurs). N'en déplaise à Halifax, son trafic portuaire augmenté de 1 p. 100.

Nous sommes un leader sur l'Atlantique Nord. Pour ce qui est du trafic transatlantique avec l'Europe du Nord, l'Angleterre, et cetera, les ports de Montréal et de New York sont à égalité avec 38 p. 100 chacun du trafic. Les autres ports se partagent les 24 p. 100 restants.

Au fil des années, nous avons fait des études de marketing et de capacité. Nous avons entrepris une autre étude de capacité parce que nous allons bientôt être à cours d'espace sur l'île de Montréal. Nous nous sommes lancés dans une étude approfondie sur notre capacité de manutention de conteneurs afin de tenir compte de la croissance. Cette étude confirme le potentiel de croissance du trafic commercial sur l'Atlantique Nord et celui du port de Montréal pour les dix prochaines années. Une étude indépendante effectuée par l'IBI Group le confirme. Elle confirme notamment que nos plans d'amélioration de l'infrastructure permettront de répondre aux besoins additionnels en matière de capacité traditionnelle et de croissance.

Il s'agit de l'étude de Moffatt & Nichol, une société canadienne qui a un bureau à Vancouver. Les données sont confidentielles, mais nous devons vous les communiquer. Il s'agit de la capacité de traitement des mouvements à Montréal et de la superficie de nos terminaux. La productivité est de 7 719 E.V.P. par acre. Il s'agit d'un tout petit bout de terrain adossé à la rue Notre-Dame.

Nous sommes un terminus, ce qui signifie que les navires porte-conteneurs arrivent à Montréal où ils sont complètement déchargés et complètement rechargés. Trois jours et demi plus tard, ils repartent pour l'Europe et reviennent à Montréal sept jours après.

Vancouver est un port en pleine expansion. Il manutentionne plus de conteneurs que Montréal, mais ces conteneurs représentent un tonnage moins élevé parce qu'ils contiennent des jouets, des vêtements et des articles de Noël, alors que nous importons des vins, du scotch et des pièces détachées d'automobile. Nos conteneurs représentent un plus gros tonnage que ceux de Vancouver.

Cet acétate illustre la productivité des terminaux à conteneurs. Vous remarquerez que la productivité de Montréal comparée à celle de Halifax est presque le double. Nous voyons aussi celle de New York, de Los Angeles et de Long Beach. En comparaison de Rotterdam, Singapour et d'autres ports, Montréal se classe dans les cinq premiers sur le plan de la productivité. Cela plaît aux débardeurs parce que lorsqu'ils négocient leur convention collective, ils peuvent se permettre de dire « Nous sommes bons, nous sommes intelligents et nous sommes gentils; donnez-nous plus d'argent ».

La sécurité est une priorité pour nous. Depuis 1998, nous avons installé un système de surveillance vidéo intégré de pointe qui comporte quelque 150 caméras de surveillance qui couvrent nos 25 kilomètres sur l'île et s'étend à la côte sud. Nous avons été le

first Canadian port to obtain accreditation under the ISPS code. We did so 42 days before the deadline of July 1, and we have just been reaccredited for another five years. We have made spent over \$8 million in capital expenditures on security projects, and we plan to spend another \$11.2 million in the next four or five years.

Our control centre is state of the art. People who come to see it, as Senator Mercer did, cannot believe it. We have everything: online, the AIS automatic identification system and the Coast Guard. We can see where the ships are in the Gulf of St. Lawrence. We know where the icebreakers are. We have water level forecasts. The shipping lines loading their ships can zone in with the Internet and do their planning for their ships to come into Montreal. It is state of the art and we are very proud of it.

Since 1997 we have provided security through a private security firm. Guards patrol the port 24 hours a days, seven days a week. We are fully integrated with the RCMP, the Combined Port Investigation Unit, immigration, the Sûreté du Québec and customs. We have so far issued 7,000 identification cards. The RCMP, customs and various police forces have full access to our port property and our real-time video camera network and they are situated in our building.

Since 2000, we have been partners with the Canadian and U.S. police forces and customs authorities as well as the Port of Halifax and the Canada-United States Cargo Security Project.

In April 2006 we were commended by the U.S. Coast Guard, who, with Transport Canada, did an audit on security best practices on the joint training of security agents, the integration of communications systems, the sharing of video camera images, and the security detection and intervention capacity. We were the port that told Transport Canada, "If you want to deal with our terminal operators, you go through our port administration." Our board is responsible to manage this and we will assume the responsibility.

The other ports in Canada have not done that. They have told Transport Canada to deal directly with the terminal operators. So be it. Vive la différence.

The National Port Enforcement Team mixed investigation security unit based at the port building includes the RCMP, Canada Border Services Agency, immigration, Transport Canada, the Sûreté du Québec and the Montreal police. The Montreal Port Authority collaborates fully with Canada Border Services Agency, CBSA. The inspection facility is provided and paid for yearly by the Montreal Port Authority; we provide their facility and we pay for it.

CBSA has two VACIS vehicle and cargo inspection systems at the port and they are in the process of installing radiation and scanning portals in Montreal. We can discuss that later

premier port canadien à être accrédité en vertu du code ISPS. Nous l'avons fait 42 jours avant la date limite du 1^{er} juillet, et nous avons été réaccrédités pour une période supplémentaire de cinq ans. Nous avons consacré plus de huit millions de dollars à des immobilisations dans le cadre de projets de sécurité, et nous avons l'intention de dépenser 11,2 millions de dollars supplémentaires au cours des quatre ou cinq prochaines années.

Notre centre de contrôle est à la fine pointe de la technologie et les visiteurs, comme cela a été le cas du sénateur Mercer, n'en croient pas leurs yeux. Nous avons tout : en ligne, le système d'identification automatique et la Garde côtière. Nous pouvons voir la position des navires dans le golfe du Saint-Laurent. Nous savons où se trouvent les brise-glaces. Nous avons accès aux prévisions des niveaux d'eau. Les compagnies maritimes qui chargent leurs navires peuvent utiliser l'Internet et planifier l'entrée de leurs navires dans le port de Montréal. C'est un système de pointe dont nous sommes très fiers.

Depuis 1997, nous utilisons une compagnie privée pour assurer la sécurité. Des gardes patrouillent le port 24 heures par jour, sept jours par semaine. Nous sommes totalement intégrés avec la GRC, l'équipe nationale d'enquêtes portuaires, la Sûreté du Québec et les Douanes. Jusqu'à présent, nous avons délivré 7 000 cartes d'identité. La GRC, les Douanes et les divers corps de police ont librement accès à nos biens portuaires et à un réseau de caméras vidéo en temps réel et ils sont installés dans notre édifice.

Depuis 2000, nous travaillons en partenariat avec les polices et les douanes canadiennes et américaines, ainsi qu'avec le port de Halifax et avec les responsables du Projet sur la sécurité des marchandises canado-américains.

En avril 2006, nous avons été félicités par la Garde côtière américaine, qui, avec Transports Canada, a effectué une vérification des meilleures pratiques de sécurité en ce qui concerne la formation conjointe des agents de sécurité, l'intégration des systèmes de communications, mise en commun des images vidéo et la capacité d'alarme et d'intervention. Nous sommes le port qui a dit à Transports Canada, « Si vous voulez traiter avec nos exploitants de terminal, vous devrez passer par notre administration portuaire ». Notre conseil est responsable de cette gestion et nous assumons cette responsabilité.

Les autres ports canadiens ne l'ont pas fait. Ils ont dit à Transports Canada de traiter directement avec les exploitants de terminal. Grand bien leur fasse. Vive la différence.

L'Unité de sécurité des enquêtes de l'Équipe intégrée de police portuaire basée dans l'édifice du port regroupe des membres de la GRC, de l'Agence des services frontaliers du Canada, de l'immigration, de Transports Canada, de la Sûreté du Québec et de la police de Montréal. L'Administration du port de Montréal collabore étroitement avec l'Agence des services frontaliers du Canada, l'ASFC. L'installation d'inspection est fournie et payée annuellement par l'Administration du port de Montréal; nous fournissons l'installation et nous prenons les frais en charge.

L'ASFC dispose de deux VACIS qui sont des systèmes mobiles d'inspection des véhicules et du fret dans le port et procède maintenant à l'installation de portiques de balayage

because we do not agree with the way they want to do it, but we will collaborate, whatever decision is rendered by the powers that be.

There is a continuous presence of U.S. customs officers at the port.

The Canadian government's Marine Transportation Security Clearance Program is to come into force in Montreal on December 15, 2007. We recommended that regulations recently promulgated apply to all workers and individuals who access the Port of Montreal infrastructure and terminals. The same exists in the ports in Florida and will be applicable to all ports in the United States by 2009.

We say that because that is not what has been promulgated. There is a screening process, but there are certain people who do not have to have a clearance; we do not agree with that.

We are the only port in Canada to insist that all export containers coming into our port must be sealed. We transferred the responsibility to where it belongs. The stevedores did not like that, but we insisted.

[Translation]

We are going to stop fooling around. They all have a seal.

[English]

For security, we spend \$2.5 million annually for our activities.

Let us talk about the environment. We protect the environment, a value inherent to our mission. We have an environmental policy and an environmental management system in effect. We have a full-fledged environment team consisting of four people working with all port users.

We have 977 hectares of property, of which we have evaluated 99 per cent. Only 1 per cent, 13 hectares, do not meet the requirements and mitigation procedures have been put into place. Within three years, those things will meet the environmental norms of the Canadian government. In the last two years, the cost has totalled \$3 million for expertise and environmental projects. We know we have to do that.

Regarding financial data on the Port of Montreal from 1980 to 2006, very little is known. Prior to 1980 the Port of Montreal used to lose money. Since 1980 we have been making net profits.

[Translation]

The net profit is \$301 million.

et de détection des radiations à Montréal. Nous pourrions en reparler car nous ne sommes pas d'accord avec la manière dont l'ASFC veut procéder, mais nous collaborerons, quelle que soit la décision prise par les autorités.

Des agents des douanes des États-Unis sont présents en permanence dans le port.

Le Programme de sécurité du transport maritime du gouvernement canadien doit entrer en vigueur à Montréal le 15 décembre 2007. Nous avons recommandé que les règlements récemment promulgués soient applicables à tous les travailleurs et personnes qui ont accès aux infrastructures et aux terminaux du port de Montréal. Les mêmes dispositions existent pour les ports de Floride et seront étendues à tous les ports des États-Unis d'ici 2009.

Nous disons cela parce que ce ne sont pas les dispositions qui ont été promulguées. Il y a un processus de sélection, mais certaines personnes n'ont pas d'habilitation de sécurité. Nous n'approuvons pas cette situation.

Nous sommes le seul port au Canada qui insiste pour que tous les conteneurs pour l'exportation qui entrent dans notre port soient placés sous scellés. Nous avons transféré la responsabilité à qui de droit. Les débardeurs ne l'ont pas apprécié, mais nous avons insisté.

[Français]

On va arrêter de niaiser. Ils ont tous un sceau.

[Traduction]

Nous dépensons 2,5 millions de dollars annuellement pour la sécurité.

Parlons de l'environnement. Nous protégeons l'environnement, valeur inhérente à notre mission. Nous avons une politique environnementale et un système de gestion environnementale en vigueur. Nous avons une équipe complète de protection de l'environnement composée de quatre personnes qui travaillent avec tous les utilisateurs du port.

Nous possédons 977 hectares de terrain, dont nous avons évalué 99 p. 100. Un pour cent seulement, soit 13 hectares, ne satisfont pas aux exigences, et des mesures d'atténuation ont été mises en place. D'ici trois ans, tout satisfera aux normes environnementales du gouvernement canadien. Au cours des deux dernières années, les projets d'expertise et de protection de l'environnement ont coûté un total de trois millions de dollars. Nous savons qu'il est indispensable de le faire.

On sait très peu de choses des données financières concernant le port de Montréal. Avant 1980, le port de Montréal perdait de l'argent. Depuis 1980, il réalise des profits nets.

[Français]

Le bénéfice net est de 301 millions de dollars.

[English]

The cash flow, as you know, is net profit plus depreciation, which amounts to \$587 million. As I said earlier, we have spent \$432 million to rebuild the port. It has not cost the taxpayer or the federal government one penny; there have been no subsidies whatsoever. We do not cry on anyone's shoulders.

We have paid dividends in that same timeframe to the federal government, to the tune of \$148 million to our shareholders, but the terms changed in 1999 with the introduction of the new act, which is a gross revenue charge, with which we disagree.

Then there is the gross revenue charge, which we disagree with, but we pay it to the tune of \$148 million to our shareholder, the federal government, and we have paid taxes to the City of Montreal, close to \$90 million. I say that because we compete with American ports and they collect taxes from their citizens to expand, market and sell their port. In Canada we have a law that says grants in lieu of taxes. We pay based on certain evaluations.

We receive few or no services. We have our own roadway, which we pave. We have our own electrical system. We buy the electricity from Hydro Quebec and sell it to our customers; we are the only facility I know of in Quebec that does that. We buy our water from the City of Montreal. We have our own watering system. We clean our own roads. We do our own snow removal and garbage removal. The only thing the city provides is fire service, and the last time there was a fire was about 18 years ago. We pay; it is a reality and we have to be good corporate citizens, but a true businessman would ask why are we paying if we are not getting any service.

[Translation]

For the future, we anticipate continuing growth and profitability for the Port of Montreal. This is very important for us.

[English]

There is our forecast for container growth for the next five years. We are forecasting an 18 per cent increase over that five-year period, an average increase of 3.3 per cent. How will we respond to that increase? There are our capital projects approved by the board. Every year we present a five-year corporate plan to the board. In the next five year period, we will spend \$175 million to continue to take care of this port. We will continue to be a major player in the

[Traduction]

Nous avons une encaisse de 587 millions de dollars qui, comme vous le savez, représente le profit net plus l'amortissement. Comme je l'ai dit tout à l'heure, nous avons dépensé 432 millions de dollars pour reconstruire le port. Cela n'a pas coûté un sou aux contribuables ou au gouvernement fédéral; nous n'avons eu aucune subvention. Nous ne pleurons sur l'épaule de personne.

Au cours de la même période, nous avons payé des dividendes au gouvernement fédéral, un montant de l'ordre de 148 millions de dollars à nos actionnaires, mais les conditions ont changé en 1999 avec l'entrée en vigueur de la nouvelle loi, qui impose des frais sur les revenus bruts, ce avec quoi nous ne sommes pas d'accord.

Il y a aussi les frais sur les revenus bruts — ce que nous n'approuvons pas non plus — mais nous payons 148 millions de dollars à notre actionnaire, le gouvernement fédéral, et nous avons payé près de 90 millions de dollars de taxes à la ville de Montréal. Je dis cela parce que nous sommes en concurrence avec les ports américains qui perçoivent des taxes sur leurs citoyens, ce qui leur permet de prendre de l'expansion, de commercialiser et de vendre leurs installations. Au Canada, nous avons une loi qui prévoit des subventions au lieu des taxes. Nous payons en fonction de certaines évaluations.

Nous bénéficions de peu ou pas de services. Nous avons notre propre voie carrossable, dont nous assurons nous-mêmes le revêtement. Nous avons notre propre système d'électricité. Nous achetons notre électricité à Hydro-Québec et nous la vendons à nos clients; nous sommes les seuls au Québec à faire cela. Nous achetons notre eau à la Ville de Montréal. Nous avons notre propre système d'arrosage. Nous nettoions nos propres routes. Nous assurons l'enlèvement de la neige et des ordures. Le seul service que nous fournit la ville est le service d'incendie; or, le dernier incendie remonte à 18 ans environ. Nous payons; c'est cela la réalité et nous sommes obligés d'être une entreprise socialement responsable, mais un homme d'affaires digne de ce nom demanderait pourquoi nous payons si nous n'obtenons aucun service.

[Français]

À l'avenir, nous prévoyons une croissance continue et la rentabilité pour le port de Montréal. Ceci est bien important pour nous.

[Traduction]

Voici nos prévisions pour l'augmentation de la conteneurisation au cours des cinq prochaines années. Nous prévoyons une augmentation de 18 p. 100 sur cette période de cinq ans, soit une augmentation moyenne de 3,3 p. 100. Comment réagirons-nous? Voici nos projets d'immobilisations approuvés par le conseil. Chaque année, nous présentons un plan d'entreprise quinquennal à celui-ci. Au cours des cinq prochaines années, nous dépenserons 175 millions de dollars pour continuer à entretenir ce port. Nous

Canadian economy. Beyond 2011, we think we will spend a minimum of \$195 million.

You ask yourself the question: Can the Port of Montreal afford it? We say yes. Our net profit will be \$37 million; our cash flow will be \$150 million.

Our property costs will be \$176 million. You say, where do we get the rest? We have \$100 million in the bank. The Port of Montreal adopted a policy that when we have our corporate plans and our capital budgets approved, we always have \$50 million in the bank. That is a directive I put in place back in 1974 when I was Director of Finance. I became CEO in 1984. Successive boards have agreed with that policy. We keep that money for a rainy day. Our planning process is serious; we are not making a shopping list, because we know we have to keep that \$50 million there. Then over the same time we will pay \$75 million.

[Translation]

The Port of Montreal is an incalculable advantage for the exporters of Montreal, Quebec and Canada as a whole. It is and will remain a constant work in progress in order to meet growing demand. First, on Montreal Island, for the container market and in the future, relying on its land reserves in Contrecoeur.

[English]

I could tell you about the myths that still exist about the Port of Montreal, but I think I will stop here. Before the end of the discussion, if you allow me, I would like to talk about the myths. It saddens us because we know we are important.

I am now ready to answer questions. I will answer them as candidly and as honestly as I have always done and then we have some additional comments to make.

[Translation]

The Chairman: My first question concerns labour relations at the Port of Montreal, which seem to be working out for the best. In 2005, you signed a new collective agreement between the port and the Maritime Employers Association that will be in effect until 2008. The collective agreement of the professional and technical employees was ratified and will be in effect until 2012.

In view of the increasing pressure to improve the efficiency and performance of ports, I would like to know the impact of the climate, which is very competitive for employees, and how they are adapting to the rapid introduction of new technologies.

continuerons à être un des principaux acteurs dans l'économie canadienne. Après 2011, nous dépenserons probablement un minimum de 195 millions de dollars.

Vous vous posez alors la question suivante : le port de Montréal en a-t-il les moyens? Et notre réponse est oui. Notre profit net sera 37 millions de dollars et notre encaisse, 150 millions de dollars.

Nos coûts associés à la propriété seront de 176 millions de dollars. Et vous dites, où allons-nous trouver le reste? Nous avons 100 millions de dollars en banque. Le port de Montréal a adopté pour politique que lorsque nos plans d'entreprise et notre budget d'immobilisation sont approuvés, il nous reste toujours 50 millions de dollars en banque. C'est une directive que j'ai imposée en 1974 lorsque j'étais directeur des finances. Je suis devenu premier dirigeant en 1984. Des conseils d'administration successifs ont accepté cette politique. Nous gardons cet argent pour les moments où le temps pourrait se gâter. Notre processus de planification est sérieux; nous ne nous faisons pas une « liste de magasinage », parce que nous savons que nous devons garder 50 millions de dollars. Au cours de cette période, nous payerons 75 millions de dollars.

[Français]

Le port de Montréal est un inestimable avantage pour les exportateurs de Montréal, du Québec et du Canada tout entier. Il est et demeurera un chantier perpétuel pour répondre à la demande croissante. D'abord, sur l'île de Montréal, pour le marché des conteneurs et dans l'avenir, en comptant sur ses réserves foncières à Contrecoeur.

[Traduction]

Je pourrais vous raconter bien des choses au sujet des mythes qui ont encore cours au sujet du port de Montréal, mais je crois que je vais m'arrêter là. Avant la fin de la discussion, si vous me le permettez, je voudrais vous parler de ces mythes. C'est une situation qui nous attriste car nous sommes conscients de notre importance.

Je suis maintenant prêt à répondre à vos questions. Je le ferai aussi ouvertement et honnêtement que je l'ai toujours fait; après quoi, nous aurons quelques remarques supplémentaires à faire.

[Français]

La présidente : Ma première question porte sur les relations de travail au port de Montréal, qui semblent aller pour le mieux. En 2005, vous avez signé une nouvelle convention collective entre le port et l'Association des employeurs maritimes qui sera en vigueur jusqu'en 2008. La convention collective des employés professionnels et techniques a été ratifiée et sera en vigueur jusqu'en 2012.

Étant donné les pressions de plus en plus grandes pour améliorer l'efficacité et la performance des ports, j'aimerais savoir quel est l'impact du climat, qui est très compétitif pour les employés, et comment s'adaptent-ils à l'arrivée rapide des

How do you view the future of labour relations? Don't you anticipate any difficulties? How can past difficulties help you adequately identify the major issues in this area?

Mr. Taddeo: First, the Maritime Employers Association is completely independent. We do not negotiate with them. They hire the longshoremen and checkers. The Maritime Employers Association represents the shipping lines and dock workers.

[English]

They also represent the stevedoring companies that hire the longshoremen. With the arrival of the major shipping lines over the years, the stevedores now know the importance and the shipping lines do as well. That is why you will have peace in labour to 2008.

[Translation]

In my opinion, that will continue because each party realizes it is important. No real threat will come from the longshoremen.

The longshoremen have asked that the threshold be raised — as you know, their wages are guaranteed — and the industry has accepted. Relations are good. About 10 years ago, with the industry and AEM, we installed a simulator at the Port of Montreal, somewhat like CAE. In other words, there is a module in a building on the docks where the longshoremen train themselves. The port paid \$600,000 at that time, we continue paying for electricity, the building is provided free of charge, and we also continue to ensure that there is equipment. I went there to take a test, and, thank God, fortunately I am not a longshoreman, because not a lot of containers would arrive on the boat or get off the boat, because I missed a lot.

[English]

That is a true story. It is quite a technique. They are sitting 30 metres in the air. It is a cold, windy day, and they are playing with all these little gadgets. Productivity is second to none.

Over the years now they have understood labour peace. Communication has improved dramatically in Montreal. They all know they are team players. We created special committees at the Port of Montreal to alleviate the situation of the bad reputation. We have a marketing committee that meets twice a year, a competitive committee where all the players come in, including the stevedores and the checkers. We brought them in on the committee meetings and said, "You are part of our success. Come and tell us what you like and do not like. Hear what the other people have to say."

nouvelles technologies? Comment envisagez-vous l'avenir sur le plan des relations de travail? N'anticipez-vous pas des difficultés? Comment les difficultés passées peuvent-elles vous aider à identifier adéquatement les principaux enjeux en la matière?

M. Taddeo : Dans un premier temps, l'Association des employeurs maritimes est complètement autonome. On ne négocie pas avec eux. Ils embauchent les débardeurs et vérificateurs. L'Association des employeurs des maritimes représentent les lignes maritimes et les arrimeurs.

[Traduction]

Elles représentent également les manutentionnaires de fret qui recrutent les débardeurs. Avec l'arrivée des grandes compagnies maritimes au fil des années, les débardeurs sont maintenant conscients de leur importance et les compagnies maritimes aussi. C'est pourquoi la paix sociale régnera jusqu'en 2008.

[Français]

Quant à moi, cela va continuer parce que chaque partie réalise son importance. Il n'y a pas vraiment de menace qui se fera de la part des débardeurs.

Les débardeurs ont demandé à ce qu'on augmente le seuil — comme vous le savez, leurs salaires sont garantis — et l'industrie l'a accepté. Les rapports sont bons. Il y a une dizaine d'années, avec l'industrie et l'AEM, nous avons installé au port de Montréal un simulateur, un peu comme CAE. Autrement dit, il y a un module dans un édifice sur les quais, par lequel les débardeurs s'entraînent eux-mêmes. Le port avait payé à ce moment-là 600 000 \$, nous continuons à payer l'électricité, l'édifice est fourni gratuitement, et nous continuons aussi à nous assurer qu'il y a l'équipement. J'y suis allé pour passer un test et, Dieu merci, heureusement que je ne suis pas un débardeur, parce qu'il n'y aurait pas beaucoup de conteneurs qui arriveraient sur le bateau ou qui sortiraient du bateau, car j'ai manqué mon coup souvent.

[Traduction]

C'est une histoire vraie. C'est une technique impressionnante. Ils sont là, assis, à 30 mètres au-dessus du sol; il fait froid, il y a du vent, et ils jouent avec tous ces petits trucs. La productivité est sans égale.

Au fil des années, ils ont appris ce qu'est la paix sociale. La communication s'est considérablement améliorée à Montréal. Ils savent tous qu'ils doivent jouer le jeu. Nous avons créé des comités spéciaux au port de Montréal pour dissiper la mauvaise réputation qui s'attachait à celui-ci. Nous avons un comité de marketing qui se réunit deux fois par an, un comité de la concurrence auquel tous les intervenants participent, y compris les débardeurs et les contrôleurs. Nous les avons invités à prendre part aux réunions et nous leur avons dit, « Vous êtes une des raisons de notre réussite. Venez nous dire ce qui vous plaît et ce qui ne vous plaît pas. Venez entendre ce que les autres personnes ont à dire ».

The Port of Montreal has a marketing tour six times a year. In this marketing tour, we go to Toronto and Boston and have receptions with the industry. We bring the president of the union and the checkers, and we pay so that they can hear firsthand from the importers and exporters about using the shipping lines and the port as a gateway and how important that is. I am extremely confident that it will continue. We signed our employees to 2011, which is unheard of, and now with the railway to 2012, which is also unheard of.

[Translation]

The Chairman: I think that what we have just seen is significant; of all the international ports on the U.S. East Coast, Montreal is probably the one that offers the best access and, as you said in your presentation, quick, direct and economical access to the markets of Central Canada and the American Midwest.

For the period ended in 2005, traffic in containerized goods at the Port of Montreal increased by 2.6 per cent, from what I have read, over the previous year. That is an encouraging figure; however, you know as well as I do that container ships are tending to get bigger and deeper. We are on perhaps the fourth or fifth generation of ships, what are called the post-Panamax and post-Panamax Plus ships.

The Port of Montreal currently receives Panamax class, that is third generation ships. How does the port intend to position itself in future? Is it possible to consider welcoming post-Panamax ships in future? Can Montreal continue to expand and grow with a fleet of ships of that size?

Mr. Taddeo: Ships of 8,000, 9,000, 10,000 and 12,000 containers are not a concern for us; they have never been a concern for us. The strength of the Port of Montreal is that, since it is a terminal port, the shipping lines that come to Montreal live with the reality of the St. Lawrence River and its depth. Of the existing regular fleet, 54 per cent of the ships that navigate the waters can come to Montreal. If you include 5,000-container ships, you add another 19 per cent. In our opinion, our strength has been to work with these lines and to grow.

Your question is very appropriate because, in 1970, Transport Canada conducted a study that said, "Don't go to the Port of Montreal," because we were the first port to handle containers in Canada, in 1967; 11,374 containers, the year of Expo 67. The study stated: "Ships will be getting bigger, and Canada will suffer because, being an exporter country, we will not be able to serve and provide our services and trade with other countries with a port that is 1,600 kilometers inland and where water levels are too low. Ships will go to more than 1,000 containers." So they built a terminal in Halifax;

Le port de Montréal organise une tournée de promotion commerciale six fois par an. Au cours de cette tournée, nous nous rendons à Toronto et à Boston et y organisons des réceptions avec l'industrie. Nous amenons avec nous le président du syndicat et les contrôleurs, et nous assumons les frais de manière à ce qu'ils puissent entendre eux-mêmes les importateurs et les exportateurs parler de l'utilisation des compagnies maritimes et du port comme porte d'entrée et leur dire combien cela est important. Je suis absolument convaincu que cela continuera. Nous avons signé une convention avec nos employés qui va jusqu'en 2011, ce qui est tout à fait exceptionnel, et maintenant avec les chemins de fer jusqu'en 2012, ce qui est tout aussi exceptionnel.

[Français]

La présidente : Je pense que ce que nous venons de voir est significatif; le port de Montréal est probablement, de tous les ports internationaux de la côte Est américaine, celui qui offre le meilleur accès, et vous le dites dans votre présentation, un accès rapide, direct et économique au marché du centre du Canada et du Midwest américain.

Pour la période qui s'est terminée en 2005, le trafic de marchandises conteneurisées au port de Montréal s'est accru de 2,6 p. 100 d'après mes lectures et par rapport à l'année précédente. C'est une donnée encourageante; toutefois les navires à conteneurs ont tendance à prendre une certaine expansion, vous le savez comme moi, ainsi que de la profondeur. Nous en sommes peut-être à la quatrième ou cinquième génération de navires, qu'on appelle des post-Panamax et post-Panamax Plus.

Le port de Montréal accueille présentement des navires de classe Panamax, c'est-à-dire de troisième génération. Comment le port envisage-t-il de se positionner à l'avenir? Est-il envisageable de penser accueillir des navires post-Panamax dans le futur? Est-ce que Montréal peut continuer à prendre de l'importance et croître avec une flotte de navire de cette taille?

M. Taddeo : Les navires de 8 000, 9 000, 10 000 et 12 000 conteneurs ne nous préoccupent pas; ils ne nous ont jamais préoccupés. La force du port de Montréal, c'est que, étant un port terminus, les lignes maritimes qui viennent à Montréal vivent avec la réalité du fleuve Saint-Laurent et sa profondeur. Dans la flotte courante existante, 54 p. 100 des navires qui naviguent dans les eaux peuvent venir à Montréal. Si on inclut les navires de 5 000 conteneurs, on ajoute un autre 19 p. 100. Pour nous, notre force a été de travailler avec ces lignes et de grossir.

Votre question est très appropriée car, en 1970, une étude a été faite par Transports Canada qui a dit : « N'allez plus au port de Montréal », car on a été le premier port à manutentionner des conteneurs au Canada, en 1967; 11 374 conteneurs, l'année de l'Expo. L'étude a dit : « Les bateaux vont grossir et le Canada va souffrir parce que, étant un pays exportateur, on ne pourra pas desservir et donner nos services et échanger avec les autres pays, avec un port qui est à 1 600 kilomètres à l'intérieur des terres et où le niveau d'eau sera trop faible. Les navires vont aller au-delà de 1 000 conteneurs. » On a alors construit un terminal à

that was their idea. The Halterm terminal was built for that reason, followed by the Brunterm terminal, in New Brunswick.

As for the shipping lines, there was a kind of shift, but they saw the light and, at one point, they said, "We are going to adjust to the reality of Montreal, with its winters, with its depth," and the ships started to get bigger. They came with ships of 4,200 containers.

[English]

Orient Overseas Container Line is now undertaking a study to bring into Montreal ships of up to 4,400 containers or 5,000 containers by widening the ship and living with the reality of our depth, which is now 37 feet or 11.3 metres. We deepened the channel twice, first to 36 feet and then to 37 feet.

As well, with the new technology, the navigation aids, the GPS and all the equipment that the captains have on board their ships, they are telling us you have to have a reserve, you have to protect the environment, you have to be safe and secure.

[Translation]

But the pilots still say that the coast guard maintain too big a margin of safety, that there is still some depth. Except that, for Montreal, with ships of 4,200, 4,400 containers, at some point, the market will be saturated, but profitability, ships will still come to Montreal. The shipping lines that are there still operate in Montreal, and that is why they come to Montreal because it is closer to the markets and easier to reach their clientele. They are living with this reality. We are very confident.

The other thing is that we are a terminal port.

[English]

We say in the slide show that we are the closest inland port to the markets. The shipping lines all jumped on that, and the importers and exporters followed them. We have the number-one and number-two containers lines coming to Montreal.

I talked to you about Freeport. In order to alleviate the congestion in the West Coast ports through the Panama Canal with their 5,200 TEU ships, Mediterranean Shipping Company, MSC, bought the ports of Freeport. They built berths to accommodate six ships. Freeport is now a hub. From Freeport, they are moving the commodities not only to Montreal and North America but also to Europe. That is an advantage for Montreal. The latest I have heard is that now they are also looking at using Montreal as a hub to go to Cuba, which they are allowed to do. All this concentration is being made. I am not saying this because I am a federalist

Halifax, c'était cela leur idée. Le terminal de Halterm a été construit pour cette raison, suivi par le terminal Brunterm, au Nouveau Brunswick.

Pour ce qui est des lignes maritimes, il y a eu une espèce de déplacement, mais ils ont vu la lumière et, à un moment donné, et ils ont dit « on va s'adapter à la réalité de Montréal avec ses hivers, avec sa profondeur », et les navires ont commencé à grossir. On est arrivé avec des navires de 4 200 conteneurs.

[Traduction]

La compagnie Orient Overseas Container Line étudie actuellement la possibilité d'amener à Montréal des navires capables de transporter jusqu'à 4 400 conteneurs ou même 5 000 conteneurs en élargissant ces navires tout en tenant compte de la profondeur de l'eau dans notre port, qui est maintenant de 37 pieds, soit 11,3 mètres. Nous avons approfondi le chenal à deux reprises, la première fois jusqu'à une profondeur de 36 pieds puis de 37 pieds.

D'autre part, avec la nouvelle technologie, les aides à la navigation, le GPS et tout l'équipement que les commandants doivent avoir à bord de leurs navires, on nous dit qu'il faut avoir une réserve, qu'il faut protéger l'environnement, qu'il faut respecter la sécurité.

[Français]

Mais les pilotes continuent à dire que la garde côtière se garde trop une marge de sécurité, il y a encore de la profondeur. Sauf que, pour Montréal, avec les bateaux de 4 200, 4 400, à un moment donné le marché va être saturé, mais la rentabilité, les bateaux vont continuer à venir à Montréal. Les lignes maritimes qui sont là continuent d'exploiter à Montréal et c'est pour cela qu'elles viennent à Montréal, car c'est plus proche des marchés et plus facile de rejoindre la clientèle. Ils vivent avec cette réalité. Nous sommes très confiants.

L'autre chose, c'est que nous sommes un port terminus.

[Traduction]

Dans notre diaporama, nous montrons que nous sommes le port intérieur le plus proche des marchés. Toutes les compagnies maritimes ont bondi là-dessus, les importateurs et les exportateurs ont suivi leur exemple. Le premier et le second exploitant de conteneurs desservent maintenant Montréal.

Je vous ai parlé de Freeport. Pour décongestionner les ports de la côte ouest avec leurs navires de 5 200 TEU qui empruntent le canal de Panama, la Mediterranean Shipping Company (MSC), a acheté les ports de Freeport. Elle a construit des postes de mouillage capables d'accueillir six navires. Freeport est maintenant une plaque tournante. À partir de Freeport, les marchandises sont transportées non seulement jusqu'à Montréal et en Amérique du Nord, mais aussi en Europe. C'est un avantage pour Montréal. Aux dernières nouvelles, MSC envisage également d'utiliser Montréal comme plaque tournante pour desservir Cuba, ce qu'elle est autorisée à faire. Tout cet

and I love this great country, but because I consider the reality of commerce, interchanges and costs.

You heard lately that Maersk left the port of Halifax. That is a sad case. Ten years ago, Maersk wanted to go to Halifax as their hub. They are negotiating Halifax vis-à-vis New York to build a new container terminal. At that time, I told Mr. Cauchon and Mr. Chrétien that I did not think Halifax was a viable alternative as a hub because the Maritime provinces were asking for \$40 million from the federal government. I said to them, "You can give them that, but you can bet your bottom dollar that if you give Halifax \$40 million, Quebec will scream, and so will Montreal." That being said, one must look objectively at transportation and the costs and all that we have done in Montreal over the years. By the way, every 15 months we update our matrix with respect to costs and routes. I remember telling Mr. Cauchon that I think Maersk was playing Halifax against New York, and they did end up in New York. New York is deepening its channel, and the shipping lines are saying, "How can we get to the markets faster?" Those bigger ships that do not come to Montreal are going to Halifax to offload 400 or 500 containers, and then they have to go on, so they are trying to reduce the number of port calls. To do that, they will go to the closest point.

Maersk and MSC are re-routing their traffic. MSC is the latest one. They are increasing their traffic through Montreal by over 160 per cent. They are dissatisfied with the service they are getting out of the Port of New York to Detroit, because 95 per cent of New York's traffic is trucks, so they are using Montreal as a gateway. It is faster to use Montreal. They are re-directing their American-based cargo that could go to New York with their ships to Montreal. Now others are doing the same thing. I do not think they have told Halifax yet, but they will find out.

All I am saying is that because of the success in Montreal those shipping lines have, they are saying, "We are going to go where we make the bucks and get the service." I am being blunt, but that is what they are doing. They are using us because we have put into place, going back 25 years, a system that is unique. It is second to none, including what exists in Singapore, on the trucking side and on the dispatching side. The Port of Long Beach/Los Angeles came to Montreal to see our intermodal system. Our ancestors in Montreal saw far. They had a vision. They brought the railway right on the docks. We have taken advantage of that. At containers can go from the containership either to a truck or to a rail car, and then we pull the railcar to our interchange point for CP and CN locomotives.

effort de concentration est aujourd'hui en marche. Je ne dis pas cela parce que je suis un fédéraliste et que j'aime notre grand pays, mais parce que je considère ce qu'est la réalité du commerce, des échanges et des coûts.

Vous avez récemment appris que Maersk a quitté le port de Halifax. C'est très regrettable. Il y a dix ans, Maersk voulait utiliser Halifax comme plaque tournante. Cette compagnie négocie avec Halifax et avec New York en vue d'entreprendre la construction d'un nouveau terminal à conteneurs. À l'époque, j'avais dit à M. Cauchon et à M. Chrétien que je ne pensais pas que Halifax était une option valable comme plaque tournante, parce que les provinces maritimes demandaient 40 millions de dollars au gouvernement fédéral. Je leur avais alors dit : « Vous pouvez leur donner cet argent, mais vous pouvez être absolument certains que si vous donnez 40 millions de dollars à Halifax, Québec va pousser des cris d'orfraie, et Montréal aussi ». Cela dit, il faut considérer objectivement la question du transport, les coûts et tout ce que nous avons fait à Montréal au cours des années. À ce propos, tous les 15 mois nous mettons à jour notre système de gestion des coûts et des routes. Je me souviens d'avoir dit à M. Cauchon que je pensais que Maersk jouait Halifax contre New York, et en fin de compte, c'est New York qui a gagné, New York est en train d'approfondir son chenal, et les compagnies maritimes disent : « Comment pouvons-nous atteindre les marchés plus rapidement? » Les gros navires qui ne remontent pas jusqu'à Montréal déchargent 400 ou 500 conteneurs à Halifax et sont ensuite obligés de poursuivre leur route; ils essaient donc de réduire le nombre des escales. Pour cela, ils choisissent le point le plus proche.

Maersk et MSC réacheminent actuellement leur trafic. MSC est la plus récente compagnie à le faire. Ces compagnies accroissent leur trafic par Montréal de plus de 160 p. 100. Elles ne sont pas satisfaites du service qui leur est offert entre le port de New York et Detroit, parce que 95 p. 100 du transport de fret depuis New York est assuré par des camions. C'est la raison pour laquelle Maersk et MSC utilisent Montréal comme port d'entrée. Cela leur fait gagner du temps. Ces compagnies réacheminent le fret américain qui pourrait passer par New York et vont le décharger à Montréal. D'autres font maintenant la même chose. Je ne pense pas que Halifax ait encore été prévenu, mais ça ne saurait tarder.

Tout ce que je dis, c'est qu'à cause des bons résultats qu'elles obtiennent à Montréal, ces compagnies maritimes déclarent, « Nous allons là où c'est payant et où nous obtenons le service désiré ». Je m'exprime un peu brutalement, mais c'est ce qu'elles disent. Elles nous utilisent parce que nous avons mis en place — il y a de cela 25 ans, un système qui est incomparable. C'est un système sans pareil, même si on le compare avec ce qu'il y a à Singapour, en ce qui concerne le camionnage et la répartition. Le port de Long Beach/Los Angeles a envoyé des représentants à Montréal pour voir notre système intermodal. Nos aînés à Montréal ont vu loin. Ils avaient une vision. Ils ont amené la voie ferrée jusqu'aux docks. Nous en avons profité. Du navire, tous les conteneurs peuvent être chargés sur un camion ou sur un wagon pour être amenés, à notre point de raccordement avec les locomotives du CP et du CN.

Imagine 12 different shipping lines coming into the port from various ports in Europe on three container terminals. We have put a system in place that allows us to prepare dedicated unit trains to Chicago from 12 different lines on three different terminals. When those containers come in at the Cast Terminal, that is the Chicago batch. Then, it hooks up with our locomotives until the Racine Terminal, Chicago batch. After that, it goes to the interchange part and CP picks up the train and off they go; and CN does the same thing. Organizing that took a lot of time. We put it into place quietly, with many arguments in the process and many meals at Italian restaurants to convince them that we could help them. That is in place and will continue to grow. CN and CP people work side by side with the port.

We have done the same thing with the water levels because water is crucial to us. We have a conference call every Friday with Hydro-Québec, particularly in difficult times. They might tell the Port of Montreal that they will stop the water flow and drop it 6 inches or 12 inches. We might ask them to wait until Saturday afternoon or Sunday morning. We do that for the bulk ships and the petroleum ships, but mainly for the container ships. We worked hard to put that arrangement into place, and that is why we are where we are.

To answer your question, yes, I have been asked about the bigger ships for a long time and their impact on the Port of Montreal, and I said "none."

[Translation]

People answer me: "That is because you are protecting your job, Mr. Taddeo." That is not the case because I will no longer be there. As you no doubt read in the newspapers, my term at the Port of Montreal will expire at the end of this year. I will be 68 years old next month, and the time has come to pass on the torch. My successors will therefore continue the job.

[English]

Too much of it is intertwined, when you have nine of the top twelve shipping lines. The only ones that do not come are from China, Costco; and Japan; and Evergreen out of Taiwan. We do not have to have them and they can go to Vancouver, Prince Rupert or Long Beach. We are not in their market.

The other encouraging thing for us is that the growth out of Europe will be strong this year. Our market is Europe and that is where we concentrate our efforts. The growth there will be stronger than the Canadian economy and the U.S. economy. This is all based on facts. I know I get keen and emotional about this but these are all facts.

Imaginez 12 compagnies maritimes différentes venues de divers ports européens, qui arrivent dans nos trois terminaux à conteneurs. Nous avons mis en place un système qui nous permet de former des trains unitaires spécialisés à destination de Chicago à partir de trois terminaux différents utilisés par 12 compagnies différentes. Lorsque ces conteneurs arrivent au terminal Cast, c'est le lot qui est destiné à Chicago. Nos locomotives l'amènent au terminal Racine où il est raccordé avec un autre lot pour Chicago. Après cela, le tout est amené jusqu'au point d'interconnexion, où toute la rame est alors prise en charge par le CP; et le CN fait la même chose. Organiser cela a demandé beaucoup de temps. Nous l'avons fait discrètement, après bien des discussions et de nombreux repas dans des restaurants italiens pour convaincre ces compagnies que nous pouvions les aider. Le système est donc maintenant en place et continuera à se développer. Les gens du CN et du CP travaillent en étroite collaboration avec le port.

Nous avons procédé de la même manière en ce qui concerne les niveaux de l'eau car c'est là un point crucial pour nous. Tous les vendredis, nous avons une conférence téléphonique avec Hydro-Québec, en particulier en période difficile. Il peut arriver qu'Hydro-Québec dise au port de Montréal qu'elle va couper l'eau et réduire le niveau de six pouces ou de douze pouces. Nous lui demandons alors parfois d'attendre jusqu'au samedi après-midi ou au dimanche matin. Nous le faisons pour les vraciers et les pétroliers, mais surtout pour les porte-conteneurs. Nous avons travaillé très fort pour mettre en place ce dispositif, et c'est la raison pour laquelle nous sommes arrivés au point où nous en sommes aujourd'hui.

Oui, cela fait longtemps qu'on me pose des questions au sujet des navires de plus grande taille et des répercussions que cela a sur le port de Montréal, et ma réponse a été « aucune ».

[Français]

On me répond : « C'est parce que vous défendez votre job, M. Taddeo. » Ce n'est pas le cas, car je ne serai plus là. Vous avez sans doute lu dans les journaux que mon mandat au port de Montréal se terminera à la fin de cette année. J'aurai 68 ans le mois prochain et le moment est venu de passer le flambeau. Mes successeurs poursuivront donc le travail.

[Traduction]

Il y a trop de complications, lorsque vous avez neuf des 12 plus grandes compagnies maritimes. Les seules qui ne viennent pas ici, viennent de Chine, Costco; et du Japon; et aussi Evergreen de Taïwan. Nous n'en avons pas besoin; elles peuvent aller à Vancouver, à Prince Rupert ou à Long Beach. Nous ne faisons pas partie de leur marché.

L'autre point encourageant pour nous est que, cette année, il y aura une forte croissance du trafic européen. Notre marché est l'Europe et c'est là où nous concentrons nos efforts. La croissance là-bas sera plus forte que celle de l'économie canadienne ou américaine. Tout cela repose sur des faits. Je sais que j'ai un peu trop tendance à me laisser gagner par l'émotion, mais c'est cela la réalité.

[Translation]

The Chairman: You mentioned that the Port of Long Beach, in Los Angeles, has developed a quite innovative program by the name of PierPASS to facilitate trucking at all times. I would like to know whether the Port of Montreal has developed similar initiatives. What possible ways are there to increase container handling without expanding more?

Mr. Taddeo: We have the same system. We are open from six o'clock in the morning.

The terminal has eight different container companies, with competing clients, and 12 trucking companies come and pick up the goods. With the system that we have put in place, these trucking companies can call and get information by e-mail, fax or telephone. We tell them to show up at a given time. They arrive, the pass is ready, they go and pick up their cargo and they leave. We have more than 2,000 trucks.

Moreover, the Mayor of Montreal was telling me about the trucks on Notre-Dame Street and the port trucks. First, they are not port trucks.

[English]

Second, the reality is that 83 per cent of the trucks on Notre Dame Street in Montreal do not use the Port of Montreal. It is for the industries on the Island of Montreal but people see the importance of the port now. The unions are wise and when they want to get something, they shut down the port to get it.

[Translation]

In short, we already have the PierPASS system.

[English]

Senator Tkachuk: Thank you for that enthusiastic presentation. It was good, exciting and interesting. We have heard a lot about the problems of ports in Canada. It was nice to hear someone so enthusiastic and seemingly successful in this business.

I have a couple of specific questions and a couple of general questions. So that the committee has on the record the correct ownership information, who are the shareholders of the Port of Montreal?

Mr. Taddeo: The only shareholder is the federal government. They created a law that gives us the management as an autonomous board and they do not interfere. Ottawa names one person to the board; the Province of Quebec names one person; the City of Montreal names one person. They cannot be political or related. Then we have a users committee, a nominating committee, which recommends to the minister people to sit on the board. Those seven people get together and elect a chair and vice-chair.

[Français]

La présidente : Vous avez mentionné que le port de Long Beach, à Los Angeles, a développé un programme plutôt innovateur du nom de PierPASS pour faciliter le camionnage en tout temps. J'aimerais savoir si le port de Montréal a développé des initiatives similaires? Quelles sont les voies possibles pour augmenter la manutention des conteneurs sans pour autant prendre plus d'expansion?

M. Taddeo : Nous avons le même système. Nous sommes ouverts à partir de 6 heures le matin.

Le terminal a huit compagnies différentes de conteneurs, avec des clients compétiteurs, et 12 compagnies de camionnage viennent chercher la marchandise. Avec le système que nous avons mis en place, ces compagnies de camionnage peuvent appeler et obtenir des informations par courriel, par fax ou par téléphone. On leur dit de se présenter à une heure donnée. Ils arrivent, le laissez-passer est prêt, ils vont chercher leur cargaison et s'en vont. On compte plus de 2 000 camions.

D'ailleurs, le maire de Montréal me parlait des camions sur la rue Notre-Dame et des camions du port. Premièrement, ce ne sont pas les camions du port.

[Traduction]

Deuxièmement, dans la pratique, 83 p. 100 des camions qui empruntent la rue Notre-Dame à Montréal n'utilisent pas le port de Montréal. Ils travaillent pour les industries sur l'île de Montréal mais les gens comprennent aujourd'hui l'importance du port. Les syndicats savent ce qu'ils font et lorsqu'ils veulent obtenir quelque chose, ils ferment le port pour l'obtenir.

[Français]

En résumé, nous avons déjà le système PierPASS.

[Traduction]

Le sénateur Tkachuk : Je vous remercie de cet exposé si plein d'enthousiasme. Il était bon, intéressant et passionnant. Nous avons beaucoup entendu parler des problèmes portuaires au Canada. Cela nous change agréablement d'entendre quelqu'un qui se montre aussi enthousiaste et qui apparemment réussit si bien dans ce secteur.

J'ai deux questions spécifiques et deux ou trois questions d'ordre général à vous poser. Le comité disposera ainsi de l'information correcte sur la question de la propriété. Qui sont les actionnaires du port de Montréal?

M. Taddeo : Le gouvernement fédéral est le seul actionnaire. Il a adopté une loi qui nous confie la gestion en tant que conseil d'administration autonome, et il n'intervient pas. Ottawa nomme un administrateur; la province de Québec et la Ville de Montréal en nomment aussi un chacune. Il ne peut pas s'agir de personnalités politiques ou liées à ce milieu. Nous avons aussi un comité des usagers, un comité de nomination, qui recommande au ministre les candidatures au conseil. Ces sept personnes se réunissent pour élire un président et un vice-président.

I am glad you asked the question. When that law was being promulgated, Montreal said to the federal government that the government is the shareholder and the person named by the Prime Minister's Office should automatically be the chair of the board. Ottawa said no to that because it wanted it to be democratic. Then we said, the government is the shareholder and will continue to be the shareholder.

The federal government is the shareholder of all port infrastructures but, in the process, they commercialized the ports. The next step would have been to privatize the ports, like CN and Air Canada. Montreal and Vancouver pushed for that and we were really close to being fully privatized like the ports in England and in New Zealand. However, someone at Treasury Board said that the ports would create wealth for Canada. So, the government provided the tools for the ports to be a commercial operation, while remaining the shareholder. That gives the minister and the government the right to take the territory from us, should it want to, but there has been no interference.

Government officials said that instead of paying dividends, we would pay to the government a gross revenue charge based on our total revenue. We objected in Montreal but we were told that if we pay on dividends based on net profits, we would pad our expenses. They were telling me that our auditors and board members do not know what they are doing and we would increase the expenses to lower the net profit to pay a lesser dividend to the government.

For Montreal, we have had to pay an extra charge of \$2 million over the last six years to the federal government for very little service, if I may say. The federal government is the shareholder.

Senator Tkachuk: You calculate the amount payable to the federal government as a dividend. Does the board decide what it shall be or do you base it on a tax model?

Mr. Taddeo: The formula is prescribed by the federal government.

Senator Tkachuk: Do you think it is too high?

Mr. Taddeo: No, we pay it and get along. We were asked to express our point of view. We expressed it and now we live with reality. We would prefer to pay on a dividend basis because we could use that extra \$2 million. We were the first board in Canada to introduce an incentive plan in 1986, which was ten cents per tonne. People thought, "That Italian man in Montreal is nuts." In 1985, the average wharfage charge to come through our facility on the containers was

Je suis heureux que vous ayez posé la question. Lors de la promulgation de cette loi, Montréal a dit au gouvernement fédéral que le gouvernement est l'actionnaire et que la personne nommée par le Bureau du premier ministre devrait être automatiquement président du conseil d'administration. Ottawa a refusé parce qu'il voulait faire preuve d'esprit de démocratie. Nous avons alors dit que, le gouvernement était l'actionnaire et continuerait à l'être.

Le gouvernement fédéral est l'actionnaire de toutes les infrastructures portuaires mais, au cours du processus, il a commercialisé les ports. L'étape suivante aurait été de les privatiser, comme on l'a fait pour le CN et pour Air Canada. Montréal et Vancouver exerçaient des pressions dans ce sens et nous avons vraiment été très près d'être totalement privatisés comme cela a été le cas des ports d'Angleterre et de Nouvelle-Zélande. Cependant, quelqu'un au Conseil du Trésor a dit que les ports créeraient de la richesse pour le Canada. Le gouvernement a donc fourni les outils nécessaires pour que ces ports soient une opération commerciale, tout en demeurant l'actionnaire. Cela donne au ministre et au gouvernement le droit de nous enlever notre territoire s'il le désire, mais il n'y a eu aucune ingérence de leur part.

Les représentants du gouvernement ont dit qu'au lieu de payer des dividendes nous paierions au gouvernement des frais sur les revenus bruts en fonction de nos recettes totales. Nous avons protesté à Montréal mais on nous a dit que si nous payions des dividendes en fonction des profits nets, nous en profiterions pour gonfler nos dépenses. On nous disait que nos vérificateurs et nos administrateurs ne savent pas ce qu'ils font et que nous augmenterions nos dépenses pour réduire le profit net afin de payer un dividende moins élevé au gouvernement.

Dans le cas de Montréal, nous avons été obligés de payer deux millions de dollars supplémentaires au cours des six dernières années au gouvernement fédéral, en contrepartie de quoi, nous avons obtenu de biens minces services, si je puis m'exprimer ainsi. Donc, c'est le gouvernement fédéral qui est l'actionnaire.

Le sénateur Tkachuk : Vous calculez le montant payable au gouvernement fédéral en tant que dividende. Est-ce que c'est le conseil qui décide de ce montant ou le calculez-vous d'après un modèle fiscal?

M. Taddeo : C'est le gouvernement fédéral qui prescrit la formule.

Le sénateur Tkachuk : Trouvez-vous que le montant est trop élevé?

M. Taddeo : Non, nous le payons sans rechigner. On nous a demandé d'exprimer notre point de vue, ce que nous avons fait, et maintenant, nous faisons avec. Nous préférierions payer un dividende parce que cela nous permettrait d'utiliser les deux millions de dollars supplémentaires. Nous avons été le premier conseil d'administration au Canada à adopter un système d'incitatifs en 1986, à savoir 10 p. 100 la tonne. Les gens se sont dit : « Cet Italien, à Montréal, est complètement cinglé. »

\$2.25 per tonne. In 2007, the average charge is \$2.41 per tonne. That is an increase of only 16 cents per tonne over 22 years.

Senator Tkachuk: We are blessed with the rail service that we have out of Montreal to the interior of the United States. What is the percentage of containers moved out of Montreal by truck and by rail?

Mr. Taddeo: By rail, it is 60 per cent and by truck, it is 40 per cent.

Senator Tkachuk: What does Canada have to do to increase its competitiveness and capture more of the North American container market?

Mr. Taddeo: Well, I will talk about Canada in general.

Senator Tkachuk: Talk specifically about Montreal if you wish.

Mr. Taddeo: I do not know if you remember the late Ron Huntington, who was a good friend of mine. When he saw the Montreal model, Vancouver was not the gateway to the U.S. Midwest. Montreal was the gateway. We did a pan-Canadian study when he was chairman of Canada Ports Corporation. I was on his committee and we travelled to put into place what Vancouver now has so that we could penetrate the U.S. Midwest, because that is where our growth will come. Vancouver is the main port for the western provinces. As Vancouver has said, for the Asia-Pacific routes the infrastructures have to be developed quickly. There should be a special fund for port infrastructure, but the law does not allow that. Article 25 says that we are not allowed subsidies.

In the case of Prince Rupert, it is fine to go to the bank when they have to borrow money, but for the country of Canada, it is urgent. In our case, Notre Dame Street, we have been talking about it for 30 years — paralysis by analysis. It is not verbal diarrhea. Unbelievable.

Senator Tkachuk: Like building a bridge in Vancouver.

Mr. Taddeo: I think we need two more bridges in Montreal, but no one wants to hear about it. That is what I think has to be done, and that is where the federal government has to concentrate its efforts. It is a priority to build that infrastructure. The ports in key strategic locations are doing their job and dealing with the industry because they gave us the tools to do it.

When I first started, I could not make a move without talking to someone in Transport Canada. It was highly centralized with the National Harbours Board. Over the years, the ports police and Canada Ports Corporation were disbanded because of Ron Huntington. He listened to people who said they wanted ports to be commercialized.

En 1985, notre droit de terre-plein pour les conteneurs s'élevait à 2,25 \$ la tonne. En 2007, le droit moyen est de 2,41 \$ la tonne, ce qui représente une augmentation de 16 cents la tonne seulement sur une période de 22 ans.

Le sénateur Tkachuk : Nous sommes bénis d'avoir le service ferroviaire que nous avons en partance de Montréal et à destination des États-Unis. Quel est le pourcentage des conteneurs qui quittent Montréal par camion et par rail?

M. Taddeo : Par rail, il y en a 60 p. 100, et par camion, 40 p. 100.

Le sénateur Tkachuk : Que fait le Canada pour accroître sa compétitivité et pour capturer une plus grande part du marché nord-américain des conteneurs?

M. Taddeo : Bien, je vous parlerai du Canada en général.

Le sénateur Tkachuk : Parlez plutôt spécifiquement de Montréal, si vous le voulez bien.

M. Taddeo : Je ne sais pas si vous vous souvenez de feu Ron Huntington, qui était un bon ami. Quand il a vu le modèle de Montréal, Vancouver n'était pas la porte d'entrée au Midwest des États-Unis. Montréal était la porte d'entrée. Nous avons fait une étude pancanadienne alors qu'il était président de la Société canadienne des ports. Je faisais partie de son comité et nous avons voyagé pour mettre en place ce qui existe maintenant à Vancouver afin que l'on puisse pénétrer le marché américain du Midwest, parce que c'était là que notre croissance devait survenir. Vancouver est la principale porte d'entrée pour les provinces de l'Ouest. Comme les représentants de Vancouver l'ont dit, les infrastructures pour les routes de l'axe Asie-Pacifique doivent être mises en place rapidement. Il devrait y avoir un fonds spécial pour l'infrastructure portuaire, mais la loi ne le permet. L'article 25 précise que nous n'avons droit à aucune subvention.

Dans le cas de Prince Rupert, il est tout à fait acceptable de passer par la banque lorsqu'il faut emprunter, mais pour le pays, il est urgent de le faire. Dans notre cas, sur c'est la rue Notre-Dame dont parlons depuis 30 ans — la paralysie par l'analyse. Ce n'est pas une diarrhée verbale. C'est incroyable.

Le sénateur Tkachuk : Comme de construire un pont à Vancouver.

M. Taddeo : Je crois qu'il nous faut deux autres ponts à Montréal, mais personne ne veut rien entendre à ce sujet. Selon moi, c'est ce qui doit être fait et c'est là où le gouvernement fédéral doit concentrer ses efforts. Il est prioritaire de construire cette infrastructure. Les ports situés dans des endroits stratégiques clés font leur travail auprès de l'industrie parce qu'on leur a donné les outils pour le faire.

Quand j'ai commencé, je ne pouvais rien faire sans parler à quelqu'un de Transports Canada. Tout était fortement centralisé au Conseil des ports nationaux. Au fil des ans, la police des ports et la Société canadienne des ports ont été dissolus à cause de M. Ron Huntington. Il a écouté ceux qui demandaient que les ports soient commercialisés.

I know I am sidetracking, but in Montreal we used to have 120 policemen costing \$44 million a year to patrol salt, grain, sugar and steel and containers that stay on our docks for 12 hours. They had shotguns in their cars. To do what? Who will steal steel? Or salt?

Before we disbanded the Ports Canada Police, each port, starting with Montreal, called in the RCMP and they created a committee with the RCMP, the Sûreté du Québec, the City of Montreal Police and Canada Customs. We said, "This is what our policemen do. Tell us how you think we can be more productive, more profitable. Is there another way to provide the security required?" We are not allowed to investigate. Thankfully, that is the responsibility of customs and the police. They said, "You do not need all of these people around. What you need are cameras and a state-of-the-art system; you can hire a security firm and you can interface."

That is just what we have done. We have memorandums of understanding with the City of Montreal and with customs, and they have access to the port. Whenever they decide to seize a ship, I am the last one to know. I want to be the last one to know. That is the way it should be. That is their job. We make it easy for them to do their job. However, the RCMP — and that is the irony of what you read in the papers about what is going on — now say you should have a Ports Canada police department. If the federal government wants to have it, so be it. The reason it was disbanded was commercial; we did not just abandon it or throw it away. We were preoccupied with crime and so forth. It was the opposite. The Ports Canada police did not have powers of investigation or powers of arrest. Now the government is looking at it again. The system was put into place in all the ports in Canada with the idea that if the ports can do the job properly by interfacing with other police, that is their job.

There has not been a container of marijuana or heroin found in the Port of Montreal. The RCMP told me that in the last three years the drug traffickers are using other ports and gateways. This is not official, but they said that is what is happening because organized crime know that the RCMP are there. They are visible and we make sure that we promote that fact.

To answer your question, yes, the federal government is a shareholder.

This country is the best country in the world. I have been fortunate to travel to many places like all of you. We have to take advantage of our strength, which is our water system and our great expanse with 35 million people, and concrete steps are

Je sais que je dévie un peu, mais à Montréal nous avons 120 policiers qui coûtaient 44 millions de dollars par année pour patrouiller les dépôts de sel, de céréales, de sucre et d'acier, de même que les conteneurs qui demeuraient sur notre quai pendant 12 heures. Leurs véhicules étaient équipés de fusils. Pour faire quoi? Qui volerait de l'acier? Ou du sel?

Avant de dissoudre la Police de Ports Canada, chaque port, en commençant par celui de Montréal, a communiqué avec la GRC et a créé un comité formé de représentants de la GRC, de la Sûreté du Québec, de la police de la Ville de Montréal et de Douanes Canada. Nous avons dit : « Voilà ce que font nos policiers. Dites-nous comment vous pensez être plus productifs, plus rentables. Y a-t-il une meilleure façon d'assurer la sécurité dont nous avons besoin? » Nous n'avons pas le droit de faire enquête. Dieu merci, c'est une responsabilité des Douanes et de la police. On nous a répondu « Vous n'avez pas besoin de toutes ces personnes. Vous avez besoin de caméras et d'un système à la fine pointe de la technologie. Vous pouvez retenir les services d'une société de sécurité et vous pourrez assurer une interface. »

C'est exactement ce que nous avons fait. Nous avons conclu des Protocoles d'entente avec la Ville de Montréal et avec les Douanes et les personnes intéressées ont accès au port. Chaque fois qu'ils décident de saisir un navire, j'en suis le dernier informé. Et je souhaite que cela demeure ainsi, que je sois le dernier à l'apprendre. C'est ainsi que les choses devraient être. C'est leur travail. Nous leur facilitons les choses. Toutefois, la GRC — et c'est là l'ironie de ce que vous lisez dans les journaux au sujet de ce qui se passe — dit maintenant que nous devrions avoir un service de police à Ports Canada. Si le gouvernement fédéral veut qu'il en soit ainsi, et bien soit. Le service de police a été dissolu pour des raisons commerciales. Il n'a pas été simplement été abandonné ni mis de côté. Nous avons des préoccupations concernant la criminalité et ainsi de suite. C'est plutôt le contraire. La police de Ports Canada n'avait pas de pouvoirs d'enquête ni de pouvoirs d'arrestation. Aujourd'hui, le gouvernement revient sur ce dossier. Le système a été mis en place dans tous les ports du Canada avec l'idée que si les ports peuvent faire le travail convenablement en assurant une interface avec d'autres services de police, tel est leur travail.

Aucun conteneur de marijuana ou d'héroïne n'a été trouvé dans le port de Montréal. La GRC m'a dit qu'au cours des trois dernières années, les trafiquants de drogue ont utilisé d'autres ports et d'autres passerelles. Cela n'est pas officiel, mais on m'a dit que c'est ce qui se produit parce que le crime organisé a changé sa façon de procéder avec l'arrivée de la GRC. Les policiers de la GRC sont visibles et nous faisons en sorte de promouvoir cette visibilité.

Pour répondre à votre question, oui, le gouvernement fédéral est un actionnaire.

Notre pays, est le meilleur au monde. J'ai eu la chance de visiter plusieurs pays comme vous tous. Nous devons profiter de notre force, c'est-à-dire notre système de navigation et l'immensité de notre territoire, qui compte 35 millions

being taken. I see what they are doing with Prince Rupert on the infrastructure side, on the rail side with CN and CP and on the road. It is a priority; it has to be a reality. It has to happen.

In Montreal, 70 per cent of our container business is not for the province or for the city. It is for Ontario; that is where the manufacturing plants are. It is for the distribution plants in New York, Albany and Burlington, and it is to reach the United States. That is why we have a land bank on the south shore. That was not done blindly, but after proper analysis. It is within our federal territory; it is half a mile to Highway 30, which now will be a reality to bypass Montreal, which is what should happen. It is starting to happen but it is taking too long.

Senator Tkachuk: You have mentioned decentralization, local autonomy, and improving the infrastructure. Can you give us some principles that we can take with us? I think you hit on two very important ones.

Mr. Taddeo: A key factor was when the law changed in 1999 to give us even more autonomy. Our board members are now more conscious, the governance is there, and we know we have to make profits and we make sure we do while remaining competitive.

Senator Tkachuk: I am from Saskatchewan. Does the Port of Vancouver ever phone you to get your advice on creating labour peace?

Mr. Taddeo: We are two different worlds.

Senator Tkachuk: What you described to me would be heaven on the West Coast.

Mr. Taddeo: Labour trouble is a reality worldwide. When the longshoremen decide they will get stubborn, they will. As you know, they all have job security, like pilots.

Senator Phalen: I am not sure where to begin, being the poor cousin from Nova Scotia.

You do not believe that these large Panamax ships will affect your port in Montreal?

Mr. Taddeo: Not at all. They have not and they will not in the future because they do an around-the-world service.

Senator Phalen: Are the largest ones on stream yet?

Mr. Taddeo: The 8,000 TEU ships are being used and the 12,000 TEU ships are out.

Senator Phalen: Will the St Lawrence Seaway handle 8,000 TEU ships?

d'habitants, et des mesures concrètes sont en cours. Je vois ce qui se fait pour l'infrastructure de Prince Rupert, pour l'aspect ferroviaire avec le CN et avec le CP et pour le réseau routier. C'est une priorité. Il faut que cela devienne une réalité. Il faut avancer.

À Montréal, 70 p. 100 de nos affaires concernant les conteneurs ne visent pas la province ni la ville. Ces conteneurs sont destinés à l'Ontario. C'est là où se trouvent les usines de fabrication. Ils sont aussi destinés aux usines de distribution aux États-Unis, à Albanie et à Burlington, de sorte que l'objectif est d'atteindre les États-Unis. C'est pourquoi nous avons une réserve foncière sur la rive sud. La décision n'a pas été fait à l'aveuglette, mais bien après une analyse appropriée. Ces terrains sont situés en territoire fédéral, à un demi-mille de l'autoroute 30, qui deviendra maintenant réalité afin de contourner Montréal. Voilà ce qui doit se faire. Les choses commencent à bouger, mais il faut beaucoup trop de temps.

Le sénateur Tkachuk : Vous avez parlé de décentralisation, d'autonomie locale et d'amélioration de l'infrastructure. Pouvez-vous nous parler de quelques-uns des principes que nous pourrions mettre de l'avant? Je pense que vous en avez mentionné deux très importants.

M. Taddeo : Un facteur clé a été le changement de la loi en 1999, changement qui nous a donné une plus grande autonomie. Les membres de notre conseil d'administration sont maintenant plus consciencieux, il y a une gouvernance et nous savons que nous devons faire des profits et que nous devons le faire tout en demeurant concurrentiel.

Le sénateur Tkachuk : Je suis de la Saskatchewan. Les dirigeants du port de Vancouver vous ont-ils jamais demandé conseil sur la façon d'instaurer la paix ouvrière?

M. Taddeo : Nous appartenons à deux mondes différents.

Le sénateur Tkachuk : Ce que vous m'avez décrit serait le paradis sur la côte ouest.

M. Taddeo : Les conflits de travail sont une réalité mondiale. Quand les débardeurs décident d'être têtus, ils le sont. Comme vous le savez, ils ont tous la sécurité d'emploi, comme c'est le cas des pilotes.

Le sénateur Phalen : Je ne suis pas sûr par où je devrais commencer puisque je suis le cousin pauvre de la Nouvelle-Écosse.

Vous ne croyez pas que ces gros navires de classe Panamax affecteront votre port à Montréal?

M. Taddeo : Pas du tout. Ils n'ont jamais représenté une menace parce qu'ils assurent un service autour du monde.

Le sénateur Phalen : Quels sont les plus gros navires en service à l'heure actuelle?

M. Taddeo : On utilise actuellement des navires qui peuvent transporter 8 000 E.V.P. et des navires pouvant en transporter 12 000 sont déjà à l'oeuvre.

Le sénateur Phalen : Est-ce que la Voie maritime du Saint-Laurent peut accommoder des navires transportant 8 000 E.V.P.?

Mr. Taddeo: No, the Port of Montreal cannot handle those. The seaway is even less able to handle them, as it has only 27 feet or nine metres of water.

Senator Phalen: What is the limit for the seaway?

Mr. Taddeo: The seaway does not handle any container ships. The ships stop at Montreal, where we can go to 5,000 TEUs. We are in a niche market. The bigger ships deal mainly in Asia; they are doing what is called around-the-world service. We are not now and never will be in that game.

Senator Phalen: Witnesses before this committee have suggested that there is a need for inland terminals to ease the congestion in Vancouver and Prince Rupert. Do you see a need for that in Montreal?

Mr. Taddeo: Inland terminals already exist in Detroit, Toronto, Chicago and outside of Montreal.

Senator Phalen: Where are they outside of Montreal?

Mr. Taddeo: In Côte Saint-Luc and along Highway 13 where CN is, and now CP is building a new facility in Rigaud, maybe 35 miles west of Montreal. They bought land and they are looking around. The big thing for Montreal is that the inland terminals are where you want them to be. They are in Vaughan near Toronto, in Detroit and in Chicago. In Montreal, most of the business for the local market is done by trucks, not rail. The containers pass by the Port of Quebec and Quebecers look at the container ships and dream they will handle it one day but they will not. Then the cargo goes back to the City of Quebec by truck.

Senator Phalen: We have heard that to enable Canadian ports to take full advantage of the increase in container traffic, the federal government needs to focus on cabotage rules, tariffs, security restrictions and the gateway concept. What changes in federal regulation would most benefit the Port of Montreal?

Mr. Taddeo: We already have all of the things you mentioned. We have created a council to look at the St. Lawrence-Great Lakes trade corridor project. I am a member of that council, which is chaired by Madeleine Paquin. That corridor has been a gateway for the last twenty years.

However, few people realize that the seaway is closed for three and a half months a year. The container ships do not now and will never go on the seaway. The Port of Montreal put an end to the primacy of seaway. The seaway handles mainly bulk. In its heyday the seaway handled 80 million tonnes of goods including oil, minerals, and grain. Today it handles 40 million or 45 million tonnes. Some people think the future is short sea shipping, that the seaway will be a gateway and we will take the containers off the ships in Montreal and put them on barges and move them to Toronto, Detroit and Chicago by the seaway. However, that was tried and failed.

M. Taddeo : Non, le port de Montréal ne peut accommoder ces navires et la Voie maritime encore moins puisqu'il n'y a que 27 pieds ou neuf mètres d'eau.

Le sénateur Phalen : Quelle est la limite pour la Voie maritime?

M. Taddeo : La Voie maritime ne reçoit aucun navire porte-conteneurs. Ces navires s'arrêtent à Montréal, où il est possible d'accueillir des navires transportant jusqu'à 5 000 E.V.P. Nous sommes un marché à créneau. Les plus gros navires desservent principalement de l'Asie, et ils font ce que nous appelons des circuits autour du monde. Nous ne faisons pas partie de ce circuit et nous n'en ferons jamais partie.

Le sénateur Phalen : Certains des témoins qui ont comparu devant notre comité ont suggéré qu'il devrait y avoir des terminaux intérieurs pour soulager la congestion à Montréal et à Prince Rupert. Voyez-vous une telle nécessité à Montréal?

M. Taddeo : Des terminaux intérieurs existent déjà à Detroit, Toronto, Chicago et à l'extérieur de Montréal.

Le sénateur Phalen : Où sont-ils situés à l'extérieur de Montréal?

M. Taddeo : À Côte Saint-Luc et le long de l'autoroute 13 où le CN se trouve maintenant, et le CP construit actuellement une nouvelle installation à Rigaud, peut-être à 35 milles à l'ouest de Montréal. La compagnie a acheté du terrain et elle magasine toujours. Ce qui avantage Montréal, c'est que les silos terminaux intérieurs sont là où vous voulez qu'ils se trouvent. Ils sont à Vaughan près de Toronto, à Detroit et à Chicago. À Montréal, presque tout le marché local est desservi par camion et non par rail. Les conteneurs passent devant le Port de Québec et les Québécois regardent les navires porte-conteneurs et rêvent qu'ils pourront un jour en accueillir, mais tel ne sera pas le cas. La marchandise revient ensuite vers la ville de Québec par camion.

Le sénateur Phalen : Nous avons entendu dire que pour permettre aux ports canadiens de profiter entièrement de l'augmentation du trafic conteneurisé, le gouvernement fédéral devrait mettre l'accent sur les règles de cabotage, sur le tarif, sur la restriction de la sécurité et sur la notion de porte d'entrée. Quels sont les changements à la réglementation fédérale qui profiteraient le plus au port de Montréal?

M. Taddeo : Nous avons déjà tout ce que vous avez mentionné. Nous avons créé un conseil qui s'occupe du projet de corridor commercial de l'axe Saint-Laurent-Grands Lacs. Je suis membre de ce conseil qui est présidé par Madeleine Paquin. Ce corridor sert de passerelle depuis 20 ans.

Toutefois, peu de gens sont conscients que la Voie maritime est fermée pendant trois mois et demi par année. Les navires porte-conteneurs ne viennent pas dans la Voie maritime et n'y viendront jamais. Le port de Montréal a mis un terme à la primauté de la Voie maritime. La Voie maritime accueille principalement des vraquiers. À une époque bénie, la Voie maritime assurait le transport de 80 millions de tonnes de marchandises, y compris du pétrole, des minéraux et des céréales. Aujourd'hui, elle manutentionne 40 millions ou 45 millions de tonnes. Certains pensent que l'avenir se trouve dans le transport maritime à courte distance, que la Voie maritime sera une porte d'entrée, que nous

That is why Montreal became the hub that it is. First, the shipping lines said that using the seaway was too costly, and it is closed in the winter. Instead, the railways told the importers and exporters that they could have a deal and for 12 months. Second, it was too costly to move a container. If you were to do it by barge out of Montreal and ship a container to Chicago, it would take 120 to 130 hours, compared to 33 hours by train.

Our biggest customers in Detroit are Ford, Chrysler and GM — just-in-time inventory. We bring in knocked-down auto parts from Stuttgart to Montreal that end up in either Detroit or, believe it or not, New Mexico through the Port of Montreal. Few people realize or understand that.

That is the reality. The seaway is there and it could help, but it would be mainly the cabotage. It would be domestic; it would not be the heavy containers. On the cabotage, you have Oceanex, which deals with Newfoundland, Montreal and Halifax. Of course, the ships are fully loaded with container goods when they go to Newfoundland, but they come back empty to Montreal.

Senator Phalen: If the larger ships come into Halifax, would it be an advantage to Montreal if the freight were broken down at that point and short sea shipped to Montreal?

Mr. Taddeo: No, not at all. That is what I am saying. The shippers will not do that because it is not cost-effective in terms of dollars or time. The ships that go to Halifax never come to Montreal; they go to New York. New York is deepening its channel. Shippers are saying, “Why service Ontario out of Halifax when we can do it out of New York? CP has a rail connection into New York.”

Senator Phalen: Is it not true that New York is silt and even with dredging will keep filling in, making the port unable to take the larger ships?

Mr. Taddeo: New York is taking them now, sir.

Senator Phalen: Is New York taking the 12,000 TEU ships?

Mr. Taddeo: No, not the 12,000 TEUs.

Senator Phalen: That is what is coming on stream.

enlèverons les conteneurs des navires à Montréal et que nous les mettrons sur des barges pour les transporter vers Toronto, Detroit et Chicago par la Voie maritime. Toutefois, cela a été tenté et l'expérience a échoué. C'est pourquoi Montréal est devenu le centre qu'il est maintenant. Premièrement, les compagnies maritimes nous ont dit que la Voie maritime était trop coûteuse et qu'elle est fermée en hiver. Les compagnies de chemin de fer ont plutôt dit aux importateurs et aux exportateurs qu'ils pourraient les accommoder à prix avantageux et sur une période de 12 mois par année. Deuxièmement, il en coûte trop cher de déplacer un conteneur. Si vous deviez les transporter par barge vers l'extérieur de Montréal et expédier un conteneur jusqu'à Chicago, il faudrait compter de 120 à 130 heures, comparativement à 33 par train.

Nos plus gros clients à Detroit sont Ford, Chrysler et GM — suivant le principe de la fabrication juste-à-temps. Nous transportons des pièces d'automobile qui arrivent à Montréal en provenance de Stuttgart et qui sont acheminées soit à Detroit soit, croyez-le ou non, au Nouveau-Mexique, en passant par le port de Montréal. Peu de gens en sont conscients.

Telle est la réalité. La Voie maritime existe et elle pourrait aider, mais ce serait surtout pour le cabotage sur les eaux intérieures, mais elle ne pourrait accueillir les gros porte-conteneurs. Du côté du cabotage, il y a Oceanex qui fait la liaison Terre-Neuve, Montréal et Halifax. Bien entendu, les navires sont chargés de conteneurs de marchandises lorsqu'ils se rendent à Terre-Neuve, mais ils reviennent vides vers Montréal.

Le sénateur Phalen : Si les gros navires se rendent à Halifax, y aurait-il un avantage pour Montréal si la marchandise était dépotée à cet endroit et livrée sur une courte distance vers Montréal?

M. Taddeo : Non, pas du tout. Et c'est ce que je dis. Les expéditeurs ne le feront pas parce que cela n'est pas rentable, ni en temps ni en argent. Les navires qui vont à Halifax ne viennent jamais à Montréal. Ils se rendent à New York. New York cherche actuellement à approfondir son canal de navigation. Les expéditeurs nous disent : « Pourquoi desservir l'Ontario à partir du port d'Halifax alors que nous pouvons le faire à partir de New York? Le CP a une liaison ferroviaire avec New York. »

Le sénateur Phalen : N'est-il pas vrai que le port de New York contient de la vase et que même si on le drague, il continuera de se remplir, ce qui rendra le port inutilisable pour les plus gros navires?

M. Taddeo : New York accueille ces navires maintenant, monsieur.

Le sénateur Phalen : Est-ce que New York accueille les navires transportant 12 000 E.V.P.?

M. Taddeo : Non, pas les navires transportant 12 000 U.E.C.

Le sénateur Phalen : C'est ce qui s'en vient.

Mr. Taddeo: Yes, I know, but there are only three coming on stream. Ships of 7,000 TEUs and more represent 8 per cent of the total current fleet. Those bigger ships are going to the ports on the West Coast, like Vancouver, Los Angeles and Long Beach.

On the East Coast, they are going to Hampton Roads, not too much to Baltimore and some to New York. We see a movement now to Savannah and Charleston. Charleston is becoming a major hub. They have created a rail link into the U.S. Midwest to handle the commodities on those bigger ships.

[Translation]

Senator Dawson: In 1979, I was a member of the Transport Committee when we debated the issue of the Cast terminal between Quebec City and Montreal. I entirely agreed that centralizing containers in Montreal was a logical decision. Moreover, the success of the Port of Quebec today is attributable to that.

Which leads me to tell you that that was somewhat the spirit that guided us. I hope that our purpose is not to put the Port of Halifax in competition with the Port of Prince Rupert or that of Montreal. In the spirit of containerization, we wondered what the West Coast, Central and East Coast ports would need so that we could assist them. Earlier you talked about potentially subsidizing capital to expand certain ports, whether it be on the East Coast or on the West Coast. That is what we want to talk about. In my mind, it is very clear — even if the people from the East and West tease each other — it is competition with the United States and the growth that will happen with Asia. As you admitted, the gifts that come through Asia are your objective.

We are going to Vancouver and Prince Rupert in three weeks, and our purpose is to help them expand that market. I see that you are monitoring the committee's proceedings very closely. As the doctors say, "Above all, do no harm." Keep monitoring what we do and what we say, and, if you think that we are headed in the wrong direction, do not hesitate to intervene directly with the committee. You can do business with me if you want, and please be assured that we are here to defend your interests collectively, not to choose between the East Coast and the West Coast.

Asia for you is very clear. It is not a market in which you are competing, either with Halifax or with the West.

[English]

Mr. Taddeo: You asked about the tariffs. Back in 1991, because we wanted to encourage the use of Canada as a gateway to Europe, the Port of Montreal introduced a special tariff of \$1 per tonne for containers that would be drop-shipped in Vancouver, railed to Montreal or Halifax and sent to Europe. It did not work because it was too expensive.

M. Taddeo : Oui, je sais, mais il n'y en a que trois qui entreront en service. Les navires transportant 7 000 E.V.P. et plus représentent 8 p. 100 de la flotte actuelle. Ces plus gros navires vont vers les ports de la côte ouest, par exemple à Vancouver, Los Angeles et Long Beach.

Sur la côte Est, ils vont à Hampton Roads, mais pas tellement à Baltimore, et quelques-uns vont à New York. Il y a maintenant une tendance vers Savannah et Charleston. Charleston devient un centre majeur. Là, on a établi un lien ferroviaire avec le Midwest des États-Unis pour acheminer les produits que transportent ces plus gros navires.

[Français]

Le sénateur Dawson : En 1979, j'étais membre du Comité des transports quand on a débattu la question du terminal Cast entre Québec et Montréal. J'étais tout à fait d'accord que la centralisation du conteneur sur Montréal était une décision logique. D'ailleurs, le succès du port de Québec aujourd'hui est attribuable à cela.

Ce qui m'amène à vous dire que c'est un peu l'esprit qui nous a animés. J'espère que notre objectif n'est pas de mettre le port de Halifax en compétition avec le port de Prince Rupert ou celui de Montréal. Dans l'esprit de la conteneurisation, on s'est demandé ce dont auraient besoin les ports de la côte Ouest, du centre et de la côte Est afin de savoir comment on pourrait leur venir en aide. Vous avez parlé tantôt de subventionner potentiellement la capitalisation d'expansion de certains ports, que ce soit sur la côte Est ou sur la côte Ouest. C'est ce dont on veut parler. Pour moi, c'est très clair — même si on se taquine entre gens de l'Est et de l'Ouest —, c'est la compétition avec les États-Unis et la croissance qu'il va y avoir avec l'Asie. Vous l'avez admis, les cadeaux qui passent par l'Asie, ce n'est pas votre objectif.

On va à Vancouver et à Prince Rupert dans trois semaines et notre objectif est de leur venir en aide dans l'expansion de ce marché. Je vois que vous suivez très bien les travaux du comité. Comme disent les médecins : « First, do no harm. » Continuez à surveiller ce qu'on fait et ce qu'on dit et si vous pensez qu'on s'en va dans une mauvaise direction, ne vous gênez pas d'intervenir directement auprès du comité. Vous pouvez faire affaire avec moi si vous voulez et soyez assurés qu'on est ici pour défendre vos intérêts collectivement et non pas pour choisir entre la côte Est et la côte Ouest.

L'Asie pour vous, c'est très clair. Ce n'est pas un marché dans lequel vous faites de la compétition ni avec Halifax ni avec l'Ouest.

[Traduction]

M. Taddeo : Vous avez posé une question concernant les tarifs. En 1991, le port de Montréal a adopté un tarif spécial d'un dollar la tonne pour les conteneurs qui seraient déposés à Vancouver, transportés par rail vers Montréal ou Halifax puis envoyés vers l'Europe parce que nous voulions favoriser l'utilisation du Canada comme corridor vers l'Europe. Cela n'a pas fonctionné parce que le système était trop coûteux.

[Translation]

Senator Dawson: We have been told on a number of occasions that Halifax is operating at 40 per cent under capacity, if I am not mistaken, and that, before developing elsewhere, we should fill up Halifax. Have you yourselves assessed your under-capacity? Or what opportunity do you still have for expansion as opposed to the arguments that come from other ports?

Mr. Taddeo: That is still a major issue in Montreal. I showed you the productivity figures earlier. If we had normal productivity in Montreal, we would have no more room for traffic. That is why we bought the reserves in Contrecoeur in 1989, when Ronald Corey was chairman of the board — with André Gingras, Bernie Finestone, names that you are familiar with, because I had told them: we have to prepare for the future. One day there will be no more room on Montreal Island. There is so much economic, socio-economic and environmental pressure. You are here, we love you, you are bothering us. It is a little like Gerry Kramer's book on Vince Lombardi.

[English]

It is a love-hate relationship. We used to love to hate Vince, but we played for him. They played with broken ankles and broken toes.

[Translation]

It is a little like that in Montreal. We are bothering people, but we are important for the economy in Montreal: there are 18,000 jobs, economic impact and so on. The study we are conducting is to optimize the operation of our terminals with a space of five additional hectares. That is all we have left on the island for a container. In my mind, the day will come when, whether we like it or not, a railway company, a ship builder, a stevedoring company will go to Contrecoeur and build the necessary terminals there.

So Montreal is still here. There are places on Montreal Island where we could also expand. Mr. Drapeau told us, "I will give you Bellerive Drive any time." The BAPE ruled in 1983 that we could not touch it. Perhaps one day. Things can change.

We want to cooperate, but there is increasing pressure on port infrastructure located in the heart of the city. That is our major fear. In our case, it is containers. There is a major debate in Montreal on the traffic to Newfoundland and on investment that has been made. They tell me, "Mr. Taddeo, you cannot handle elsewhere." People tell me that. That makes no sense. We do not believe that we cannot handle elsewhere. We have conducted studies, we have spent a million dollars. I am not the one deciding. I have experienced people around me. Raymond Lemay, Yvon Lamarre and Sam Elkas were there. They are not minor players. They said that this infrastructure had to be protected. So, in our view, within eight years, we will have reached our full capacity on Montreal Island.

[Français]

Le sénateur Dawson : On s'est fait dire à quelques reprises qu'il y a une sous-capacité de 40 p. 100, si je ne me trompe pas, à Halifax et qu'avant de développer ailleurs, on devrait remplir Halifax. Est-ce que vous avez vous-même évalué votre sous-capacité? Qu'est-ce qu'il vous reste comme possibilité d'expansion versus les arguments qui viennent d'autres ports?

M. Taddeo : C'est toujours un grand débat à Montréal. Je vous ai montré tantôt la productivité. Si on avait une productivité normale à Montréal, on n'aurait plus de place pour le trafic. C'est pour cela qu'on a acheté en 1989, quand M. Ronald Corey était président du conseil — avec André Gingras, Bernie Finestone, des noms que vous connaissez — les terre-pleins à Contrecoeur parce que je leur avais dit : « Il faut préparer l'avenir. Un jour, il n'y aura plus de place sur l'île de Montréal. Il y a tellement de pression économique, socio-économique et environnementale. » Vous êtes là, on vous aime, vous dérangez. C'est un peu comme le livre de Gerry Kramer sur Vince Lombardi.

[Traduction]

Il s'agit d'une relation haine-amour. Nous adorions détester Vince, mais nous jouions pour lui. Les joueurs jouaient avec des chevilles cassées, des orteils cassés.

[Français]

À Montréal, c'est un peu comme cela. On dérange, mais on est important pour l'économie de Montréal : il y a 18 000 emplois, des retombées économiques et j'en passe. L'étude qu'on fait est pour optimiser l'exploitation de nos terminaux avec un espace de cinq hectares additionnels. C'est tout ce qu'il nous reste sur l'île pour un conteneur. Dans mon esprit, le jour va venir où, qu'on le veuille ou non, une compagnie ferroviaire, un armateur, un arrimeur va aller à Contrecoeur et y construire les terminaux qui s'imposent.

Donc Montréal est encore là. Il y a d'autres places sur l'île de Montréal où on pourrait aussi prendre de l'expansion. M. Drapeau nous avait dit : « La promenade Bellerive, n'importe quand, je vous la donne. » Le BAPE s'est prononcé en 1983 qu'on ne pouvait pas y toucher. Peut-être un jour. Les choses changent.

On veut collaborer, mais il y a de plus en plus de pressions sur les infrastructures portuaires situées au coeur d'une ville. C'est notre grosse crainte. Dans notre cas, ce sont les conteneurs. Il y a un grand débat à Montréal sur le trafic qui va à Terre-Neuve et sur les investissements qui ont été faits. Ils me disent : « M. Taddeo, vous ne pouvez pas manutentionner ailleurs. » Je me le fais dire. Ça n'a pas de bon sens. On ne croit pas qu'on ne peut pas manutentionner ailleurs. On a fait des études, on a dépensé un million de dollars. Ce n'est pas moi qui décide. J'ai des gens chevronnés autour de moi. Raymond Lemay, Yvon Lamarre et Sam Elkas étaient là. Ce ne sont pas des deux de pique, ces gens-là. Ils ont dit qu'il fallait protéger ces infrastructures. Donc sur l'île de Montréal, d'après nous, d'ici huit ans on aura alors atteint notre pleine capacité.

[English]

How can we overcome that if we do not have any more room on the Island of Montreal? You overcome it by putting in more cranes and more people, but then you are talking costs.

The beauty of our system is that ideally, if you go beyond 250 metres, you get into a double handling. Then it is too costly and too slow. However, we have that in Montreal so we have taken advantage of our smallness.

I was Chairman of the International Association of Ports and Harbors, the first Canadian to hold that post. I am proud of that, but when they came to Montreal in May 2001 and saw our port, they could not believe it — that ships came in 1,600 kilometres from the ocean, unloaded, handled their business on those little spaces, reloaded and moved on.

[Translation]

That is the situation for Montreal, and that is why we bought a reserve on the South Shore. Whether it is Montreal or Contrecoeur will not trouble a person who is exporting from Stuttgart to Detroit.

Senator Dawson: Do you see Contrecoeur as an “inland” facility or simply as an expansion of the port?

Mr. Taddeo: Contrecoeur is for the future; it is expansion. It is not a move. There are still some Montrealers who think we should move. This is not a move. On the contrary. Another factor on Montreal Island is that we serve the local industries: salt, sugar, coal, Molson, molasses, steel mills and so on. All that is on Montreal Island. People have told me over the years: “Dominic, move all that to Contrecoeur, and we will build condominiums, parks.” That will require bridges and that will cost a lot of money.

Senator Meighen: I very much liked your presentation. As a Montrealer by birth, I no longer recognize my port. In the good old days, the port hardly operated at all.

[English]

I was on the Standing Senate Committee on National Security and Defence four years ago when the national ports police was disbanded. The police told us that they had no presence in the port, that theft was rife, that crime families ran the place, that they had no control. I arrive here tonight and I find it is paradise.

You have an integrated policing system, I gather. Do they patrol the port? Do they inspect on a spot basis or a random basis in the port? Have you any statistics demonstrating the decrease of theft and pilferage?

Mr. Taddeo: I am glad you asked that question.

Senator Meighen: I thought you would be.

[Traduction]

Comment pouvons-nous le surmonter si nous n'avons plus d'espace sur l'île de Montréal? Vous y arrivez en mettant plus de grues et plus de personnes, mais alors vous faites augmenter les coûts.

La beauté de notre système est que, idéalement, si vous allez au-delà de 250 mètres, vous avez une manutention double. C'est à la fois trop coûteux et trop lent. Toutefois, c'est ce que nous avons à Montréal et nous avons profité de notre petite taille.

J'ai été président de l'Association internationale des ports, le premier Canadien à occuper ce poste. J'en suis fier, mais quand ces gens sont venus à Montréal en mai 2001 et qu'ils ont vu notre port, ils ne pouvaient tout simplement pas le croire — que des navires puissent pénétrer jusqu'à 1 600 kilomètres à l'intérieur des terres pour y être déchargés et rechargés sur une surface aussi petite, puis repartir.

[Français]

C'est la réalité pour Montréal et c'est pour ça qu'on a acheté une terre-plein sur la rive-sud. La personne qui exporte de Stuttgart vers Detroit, que ce soit Montréal ou Contrecoeur, ça ne la dérange pas.

Le sénateur Dawson : Voyez-vous Contrecoeur comme étant une « inland » ou carrément une expansion du port?

M. Taddeo : Contrecoeur, c'est pour le futur, c'est l'expansion. Ce n'est pas un déménagement. Il y a encore des Montréalais qui pensent qu'on devrait déménager. Ce n'est pas un déménagement, au contraire. L'autre facteur sur l'île de Montréal, c'est qu'on dessert les industries locales : le sel, le sucre, le charbon, Molson, la mélasse, les aciéries et j'en passe. Tout ça est sur l'île de Montréal. Des gens m'ont dit au fil des ans : « Dominic, déplace tout ça à Contrecoeur puis on va construire des condominiums, des parcs. » Ça va prendre des ponts et ça va coûter trop cher.

Le sénateur Meighen : J'ai bien aimé votre présentation. En tant que Montréalais de naissance, je ne reconnais plus mon port. Dans le bon vieux temps, le port fonctionnait à peine.

[Traduction]

Je faisais partie du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense il y a quatre ans lorsque la police des ports nationaux été dissolue. La police nous avait dit qu'elle n'avait aucune présence au port, que les vols étaient monnaie courante, que les organisations criminelles familiales en menaient large, et que la police n'avait aucun contrôle. J'arrive ici ce soir pour constater qu'il s'agit d'un paradis.

Vous avez un système de surveillance policière intégrée, si je comprends bien. Est-ce que l'on patrouille sur le port? Fait-on des inspections ponctuelles ou aléatoires sur le port? Avez-vous des statistiques démontrant une diminution des vols et du pillage?

M. Taddeo : Je suis heureux que vous posiez la question.

Le sénateur Meighen : Je pensais bien que vous le seriez.

Mr. Taddeo: First, we go back a bit to the journalists, the media. As a matter of fact, I was personally disappointed that that committee did not come and meet with the port. I will use that word; I will not let my emotions get carried away. They visited Vancouver and Halifax. They never came to Montreal.

Senator Meighen: Who did not?

Mr. Taddeo: The Standing Senate Committee on National Security and Defence.

Senator Meighen: We were in Montreal.

Mr. Taddeo: Yes, but not at the port. Anyway, the same police that told you we were rife are the ones who said that we do not need a police force. I was dying to tell somebody, but nobody asked me. Now I can say it. The police are the ones. With Ron Huntington we created committees made up of policemen who are the experts: RCMP, City of Montreal, Sûreté du Québec. They told us that we did not need those guys, that we could do it. That is their job, with all the connections.

I wanted to answer the other question now. The question was asked at the Port of Montreal; I know the answer that it is a holistic approach sounded like something from church.

In Montreal, customs inspect 4 per cent to 5 per cent of the import containers. It is their call. We have no say. We handled 1,300,000 containers last year and 600,000 are imported.

Senator Meighen: That is a large percentage. Do you mean destuffed?

Mr. Taddeo: No, they call the shots. They come in and say, "We want to inspect that container," and they strip it, or they pass it through the VACIS machine.

Senator Meighen: You said 4 per cent to 5 per cent?

Mr. Taddeo: Yes.

Mr. Bédard: That is for both activities.

Mr. Taddeo: Our statistics show that in Montreal, from 1996 to 2006, the number of stolen containers is as follows: 1996, one; 1997, one; 1998, one; 2000, four; 2001, one; 2002, one. Since 2003, no containers have been stolen. When that report came out, André Arthur, who is now my deputy, was on the radio. Do you know what he said on the radio? "Do not ask yourself why there is organized crime in the Port of Montreal. The head of the port is of Italian origin." That is a true story. I sued him. You had better believe it. He backtracked and then the lawyers got into the act and they told me, "Dominic, what you are asking for, an apology, is too strong." I said, "No I want an apology or I will sue."

Now, customs handles seizures, as you know. We have to make sure these people have all the necessary tools, and they have. They have access to our port 24 hours a day. We said to the RCMP,

M. Taddeo : Premièrement, nous nous apparentons un peu aux journalistes et aux médias. Pour tout dire, j'ai été personnellement déçu que votre comité ne se déplace pas pour rencontrer les autorités portuaires. Je ne me laisserai pas emporter par mes émotions. Vous avez visité Vancouver et Halifax, mais n'êtes jamais venus à Montréal.

Le sénateur Meighen : Qui n'y est pas allé?

M. Taddeo : Les membres du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense.

Le sénateur Meighen : Nous étions à Montréal.

M. Taddeo : Oui, mais vous n'êtes pas venu au port. De toute façon, les policiers qui vous ont dit que nous étions débordés par la criminalité sont les mêmes qui vous ont dit que nous n'avions pas besoin d'un service de police. Je mourais d'envie de le dire, mais personne ne m'a posé la question. Aujourd'hui, je puis le dire. Ce sont les policiers. Avec l'aide de Ron Huntington, nous avons créé des comités constitués de policiers, qui sont des experts : GRC, Ville de Montréal, Sûreté du Québec. Ils nous ont tous dit que nous n'avions pas besoin de ces personnes, que nous pourrions le faire. C'était leur travail, avec tout leur réseau.

Je voulais répondre à l'autre question maintenant. La question a été posée au port de Montréal; je sais que la réponse voulant qu'il s'agisse d'une approche holistique ressemblait à un enseignement de l'Église.

À Montréal, les douanes inspectent 4 à 5 p. 100 des conteneurs d'importation. C'est leur décision. Nous n'avons rien à dire. L'an dernier, nous avons manutentionné 1 300 000 conteneurs et de ce nombre, 600 000 étaient des importations.

Le sénateur Meighen : C'est un pourcentage élevé. Voulez-vous dire dépoter?

M. Taddeo : Non, ce sont eux qui décident. Ils arrivent et nous disent « Nous voulons inspecter tel conteneur », puis ils le vident ou ils le font passer dans le VACIS.

Le sénateur Meighen : Vous avez dit 4 à 5 p. 100?

M. Taddeo : Oui.

M. Bédard : Cela s'applique aux deux activités.

M. Taddeo : Selon nos statistiques, le nombre de conteneurs volés entre 1996 et 2006 à Montréal était le suivant : 1996, un conteneur; 1997, un conteneur; 1998, un conteneur; 2000, quatre conteneurs; 2001, un conteneur; 2002, un conteneur. Depuis 2003, aucun conteneur n'a été volé. Quand ce rapport a été publié, M. André Arthur, qui est maintenant député, faisait de la radio. Savez-vous ce qu'il a dit à la radio? « Ne vous demandez pas pourquoi le crime organisé est présent dans le port de Montréal. Le chef du port est d'origine italienne. » Voilà ce qui s'est passé. Je l'ai poursuivi, et vous faites bien de me croire. Il a fait marche arrière et quand les avocats sont entrés en scène, ils m'ont dit : « Dominic, ce que vous demandez, des excuses, c'est trop. » Je leur ai répondu : « Non, je veux des excuses ou je poursuivrai. »

Aujourd'hui, le service des douanes se charge des saisies, comme vous le savez. Nous devons nous assurer que ces gens disposent de tous les outils nécessaires et ils les ont. Ils ont accès

“Come into our building.” They have access to our cameras. They can do what they want, when they want, how they want. We want them to do it. However, we also have obvious security people and inspectors in the port. As with dangerous goods, we have to issue the permits. We work closely with customs and the police.

There were four import seizures in 1996, two in 1997, eight in 2000, one in 2001, two in 2004 and three in 2006. We also have police interventions: 17 in 2003, 11 in 2004, 2005 and 2006. For opened containers, because of the kids on the railway tracks, there were 18 last year, compared to 36 in 1995, so that has decreased. In 2006, there were four instances of open containers at interchanges.

Those are the statistics, and we work closely with customs and the police. Again, we were the leaders vis-à-vis the things we put in place, and I say that with all humbleness.

I come back to what has been put in place in Canada regarding access to our terminals. We did not want to be difficult or different and argue with lawyers and so on. We said to Transport Canada, “Wait a minute. We have a board. You have given us jurisdiction over all this infrastructure. Our board has a responsibility to make sure that all the environmental, operational, health and other rules of Canada are respected, so why not security? For security, come through the board.”

[Translation]

We will act reasonably.

[English]

We will make sure that our terminals respect the ISPS code; we have done that and it has worked beautifully.

[Translation]

Senator Meighen: I congratulate you for that because the proof is there.

Mr. Taddeo: People always get the wrong impression, and that is one myth I wanted to talk to you about.

[English]

For us, it is an insult when you say that crime controls the port. It means that I, my people and my board members are all a bunch of crooks.

[Translation]

Senator Meighen: I knew that you wanted to talk about myths, so I gave you the chance.

au port 24 heures par jour. Nous avons dit à la GRC : « Venez dans notre édifice. » Ils ont accès à nos caméras. Ils peuvent faire ce qu'ils veulent, quand ils le veulent et de la manière qu'ils le veulent. Nous voulons que la GRC le fasse. Toutefois, nous avons également des gardiens de sécurité et des inspecteurs au port. Comme dans le cas des marchandises dangereuses, nous devons émettre des permis. Nous travaillons en étroite collaboration avec les Douanes et avec la police.

Il y a eu quatre saisies de marchandises importées en 1996, deux en 1997, huit en 2000, une en 2001, deux en 2004 et trois en 2006. Il y a également eu des interventions de la police : 17 en 2003, 11 en 2004, 2005 et 2006. L'an dernier, il y a eu 18 interventions parce que des conteneurs qui avaient été ouverts, surtout par des jeunes qui jouaient sur la voie ferre, comparativement à 36 en 1995. Il y a donc eu diminution. En 2006, il y a eu quatre cas de conteneurs ouverts à des échangeurs.

Ce sont les données statistiques et nous travaillons en étroite collaboration avec les douanes et avec la police. Je le répète, nous étions les chefs de file concernant ce que nous avons mis en place et je le dis en toute humilité.

Pour en revenir à ce qui a été mis en place au Canada concernant l'accès à nos terminaux, nous ne voulions pas être difficiles ou différents et nous chamailler avec les avocats et ainsi de suite. Nous avons dit à Transports Canada : « Attendez un peu. Nous avons un conseil d'administration. Nous vous avons donné juridiction sur toute cette infrastructure. Notre conseil a la responsabilité de s'assurer du respect de toutes les règles environnementales, opérationnelles, de santé et autres du Canada, pourquoi pas en matière de sécurité? Pour les aspects de sécurité, adressez-vous au conseil. »

[Français]

On va agir en bon père de famille.

[Traduction]

Nous nous assurerons que nos terminaux respectent le code ISPS. Nous l'avons fait et tout s'est très bien passé.

[Français]

Le sénateur Meighen : Je vous en félicite car les preuves sont là.

M. Taddeo : Les gens ont toujours la mauvaise impression et c'est un mythe dont je voulais vous parler.

[Traduction]

Pour nous, c'est insultant que vous disiez que des éléments criminels contrôlent le port. Cela signifie que moi et les gens qui font partie du conseil d'administration sommes une bande de malhonnêtes.

[Français]

Le sénateur Meighen : Je savais que vous vouliez parler des mythes, alors je vous en ai donné la chance.

Mr. Taddeo: Thank you very much. That is one of the myths.

Senator Meighen: I have one final question. How did the employees react with regard to the background check?

Mr. Taddeo: Ah, but it has not been done yet. That will start in December.

Senator Meighen: Then how will they react?

Mr. Taddeo: Well, that is the issue. You asked the right question. The longshoremen and checkers have convinced I do not know who that we should not request background checks from everyone, just from people in key positions. They say that organized crime is concerned with longshoremen, but the longshoremen, who are supposed to have a criminal record, will not be inspected. That is a dichotomy in our view. We think that the checks should be done from top to bottom, like in the United States.

[English]

First, that is not what is being promulgated. Second, Transport Canada has come out with what they call zones: zone one and zone two. A port is an airport. In the Port of Montreal, for example, this is a terminal. On the terminal you have a substation, reefer containers, container cranes and trucks. Longshoremen go from zone one to zone two. They said, "This guy can go to zone two but not to zone one." As I said, a port is all one zone. We explained that until we were blue in the face. I think Senator Meighen understands that the longshoremen are assigned every day to different positions. They do not always go to the same place. They can go one day to a passenger ship, one day to a grain ship, one day to a bulk ship, one day to a salt ship, one day to a sugar ship. We said that to us the whole infrastructure, the whole terminal, be it in Halifax or in Vancouver, should be subject to clearance procedures. As I said earlier, we have always collaborated and cooperated and we will continue to do so. We expressed our case. We said we want to keep pace with the Americans. To us, everybody should be cleared. However, that is not what is being promulgated.

We have the letters to substantiate our position. You can see the discussions we have had. It is the same thing with the installation of the radiation portals that are being installed. We have had all kinds of debates with customs. The containers coming in are inspected for uranium. It will be controlled out of Ottawa. There will be someone sitting in an office and the lights will come on. Three containers come in: container A; container B, suspicious; container C, stop the show. They say container B has to be left on our docks. I have a responsibility to protect people and safety. I do not have a responsibility to inspect. That container you said is suspicious should be off my docks, so they should assume

M. Taddeo : Merci beaucoup. C'est un des mythes.

Le sénateur Meighen : J'ai une dernière question. Comment les employés ont-ils réagi concernant la vérification de leurs antécédents?

M. Taddeo : Ah, mais ce n'est pas fait encore, cela. Cela va commencer en décembre prochain.

Le sénateur Meighen : Alors comment vont-ils réagir?

M. Taddeo : Eh bien, c'est le débat. Vous avez posé la bonne question. Les débardeurs et les vérificateurs ont convaincu je ne sais qui qu'on ne devrait pas demander une vérification des antécédents de tous les gens, mais seulement des gens qui occupent des postes-clés. On dit que le crime organisé concerne les débardeurs, mais les débardeurs, qui sont supposés avoir un dossier criminel, ne seront pas inspectés. C'est pour nous une dichotomie. Nous, on pense que pour le plus haut au plus bas, comme aux États-Unis, la vérification devrait être faite.

[Traduction]

Premièrement, ce n'est pas ce qui est promulgué. Deuxièmement, Transports Canada a établi ce que le ministère appelle des zones : la zone un et la zone deux. Un port est comme un aéroport. Au port de Montréal, par exemple, il s'agit d'un terminal. Dans le terminal, il y a une sous-station, des conteneurs frigorifiques, des portiques à conteneurs et des camions. Les débardeurs vont de la zone un à la zone deux. On dit : « Ce type peut aller à la zone deux, mais pas à la zone un. » Comme je l'ai dit, un port est une zone. Nous l'avons expliqué à satiété. Je pense que le sénateur Meighen comprend que les débardeurs sont assignés à différents postes chaque jour. Ils ne vont pas toujours au même endroit. Un jour, ils peuvent aller vers un navire de passagers, le lendemain vers un navire céréalier, puis un autre jour vers un vraquier, puis un autre jour vers un navire de transport de sel, et enfin un autre jour être affectés à un navire de transport de sucre. Nous avons dit que pour nous toute l'infrastructure, le terminal tout entier, peu importe qu'il se trouve à Halifax ou à Vancouver, devrait être assujéti à des procédures d'autorisation. Comme je l'ai dit plus tôt, nous avons toujours collaboré et coopéré et nous voulons continuer de le faire. Nous avons exposé notre cas, nous avons dit que nous voulons la paix avec les Américains. Pour nous, tout le monde devrait être autorisé. Toutefois, ce n'est pas ce que l'on cherche à promulguer.

Nous avons les lettres nécessaires pour soutenir notre position. Vous pouvez prendre connaissance des discussions que nous avons eues. C'est la même chose avec l'installation des portails de détection par radiation que l'on s'affaire à installer. Nous avons eu de nombreuses discussions avec les représentants des Douanes. Les conteneurs sont inspectés pour la présence d'uranium dès leur arrivée. Cela est contrôlé à partir d'Ottawa. Il y a quelqu'un dans un bureau et la lumière s'allume. Trois conteneurs arrivent : conteneur A; conteneur B, qui est suspect, et le conteneur C. On dit que le conteneur B doit être laissé sur notre quai. J'ai la responsabilité de protéger les personnes et d'assurer la sécurité. Je n'ai pas la responsabilité d'inspecter les conteneurs. Le conteneur

the responsibility. We got legal advice. We sent them a letter last week, which I have here. We said, "Fine. You say you want to leave it on our docks. It is your responsibility."

I am not being difficult. I am just making sure that I, as a CEO, and my board, in good corporate governance, know where we stand and where they stand. If something goes wrong, we have expressed our point of view, but we go along with the rules.

Senator Tkachuk: After the 2004 security report was published, did the board of directors of the Port of Montreal send a letter to the chairman of the committee asking the committee to clarify the record and attempting to clarify the record?

Mr. Taddeo: No, we did not. The reason we did not is because our records show that to us that problem did not exist. Those people told us there was not a problem. I go back to the Ports Canada board under Ron Huntington. The vice-chairman was a person well known in Montreal, Bernie Finestone. We came to Ottawa, and he said to the Ports Canada police, "If our port has criminals in the port, I want to know who they are. I have a responsibility as the vice-chair of the board." We were told, "It does not concern you. It is our issue. We are not telling you as a board member who is a criminal and who is not. It is our issue, not yours. Your job is to make sure that you use this infrastructure to promote Canadian business, not to worry about security and crime. That is our job." That is what the law says. The question was raised. Perhaps we should have invited the committee to come.

That report also says that Agriculture Canada had a free hand in all that and that they were part of the port. We have nothing to do with them at the Port of Montreal. Again, it comes back to myths and image. People talk about the longshoremen of the Port of Montreal, the trucks of the Port of Montreal, the crime of the Port of Montreal, but the Port of Montreal is a facility and many people are involved.

Senator Munson: Your presentation was exciting. I cannot believe, though, that there is not one thing wrong somewhere within the Port of Montreal about which you are really angry. It cannot be all good. I am just curious; there must be something you want to get off your chest tonight.

Mr. Taddeo: Of course we have irritants.

Senator Munson: We can talk about those. Within this huge, competitive world, you described Montreal as a niche world, and then there also the big new world of Panamax.

que vous qualifiez de suspect ne devrait pas rester sur mon quai; vous devriez en assumer la responsabilité. Nous avons obtenu un avis juridique à cet effet. Nous avons envoyé une lettre la semaine dernière dont j'ai copie ici. Nous avons dit : « C'est très bien. Vous voulez laisser le conteneur sur notre quai, c'est votre responsabilité. »

Je ne cherche pas à jouer les difficiles. Je veux tout simplement m'assurer que moi, en tant que premier dirigeant, et les membres de mon conseil d'administration assurent une bonne gouvernance d'entreprise, que nous savons où nous nous situons et où ces gens se situent. Si quelque chose tourne mal, nous aurons exprimé notre point de vue, mais nous jouerons selon les règles.

Le sénateur Tkachuk : Après la publication du rapport de sécurité en 2004, le conseil d'administration du port de Montréal a-t-il envoyé une lettre au président de notre comité pour lui demander de clarifier la situation ou de tenter de clarifier la situation?

M. Taddeo : Non, nous ne l'avons pas fait. Nous ne l'avons pas fait parce que notre dossier indique que ce problème n'existait pas. On nous a dit qu'il n'y avait pas de problème. J'ai fait partie du Conseil d'administration de Ports Canada, qui était sous la direction de M. Ron Huntington. Le vice-président était une personnalité bien connue à Montréal, M. Bernie Finestone. Nous sommes venus à Ottawa, et il a dit à la police de Ports Canada : « Si notre port compte des criminels, je veux savoir qui ils sont. J'ai une responsabilité en tant que vice-président du conseil d'administration. » On nous a dit : « Cela ne vous concerne pas. C'est notre problème. Nous ne vous dirons pas, à titre de membre du conseil, qui est un criminel et qui ne l'est pas. C'est notre problème et non le vôtre. Votre travail est de vous assurer que cette infrastructure fasse la promotion du commerce canadien, et non de vous préoccuper des questions de sécurité et de criminalité. C'est notre travail. » C'est ce que dit la loi. La question a été soulevée et peut-être aurions-nous dû inviter votre comité à venir nous voir.

Le rapport dit également qu'Agriculture Canada avait les coudées franches dans ce dossier et que le ministère faisait partie du port. Nous n'avons rien à faire avec ce ministère au port de Montréal. Encore une fois, tout cela revient à une question de mythes et d'image. Les gens parlent des débardeurs du port de Montréal, des camions du port de Montréal, de la criminalité du port de Montréal, mais le port de Montréal est une installation et plusieurs personnes y travaillent.

Le sénateur Munson : Votre exposé a été très intéressant. Pourtant, je n'arrive pas à croire qu'il n'y a rien qui aille mal au port de Montréal, rien qui vous mette vraiment en colère. Tout ne peut être rose. Je suis tout simplement curieux. I doit bien y avoir quelque chose qui vous chicote et dont vous voudriez parler ce soir, non?

M. Taddeo : Bien sûr qu'il y a des irritants.

Le sénateur Munson : Nous pouvons en parler. Dans cet univers considérable et concurrentiel, vous avez dit que le port de Montréal occupe un créneau, et il y a aussi la nouvelle réalité de

You called yourself a strong federalist and said that this is the best country in the world. What is Halifax's strength?

Mr. Taddeo: Halifax has always said that on the great north circle route they are a gateway, and they are. Hopefully they now have the opportunity to attract some business from India. I was with Karen Oldfield, CEO of the Halifax Port Authority, in China two and a half years ago. She told China Ocean Shipping and Orient Overseas Container Line that they can get to Halifax as easily as they can get to Vancouver, and she is right.

Senator Munson: Are you saying that there is room for everybody, that you are competitive but there is room for others?

Mr. Taddeo: Of course.

Senator Munson: Given the bigger ships from India, would it not be logical for the Port of Halifax to expand?

Mr. Taddeo: That is what they are banking on. They have just opened an office in India, and if I were there I would do the same thing. They are banking on India's being the next big growth country, through the Suez Canal, and they will be able to take advantage of that. However, the factors of the marketplace are such that their job is to go.

Canadian Tire is opening a big distribution centre in Halifax with Consolidated Fastfrate, and the reason is that they are attracting and picking up some of the business coming out of Asia through the Suez Canal. We are as well, for that matter, because some of that business is being drop-shipped in a port in southern Italy called Gioia Tauro, and the ships that can come to Montreal go there and bring the cargo through Montreal, not only for Montreal but also for the United States.

Halifax is a deepwater port open 12 months a year, but it is in a big competition. Its big disadvantage is that it is just too far from the markets on the inland side. That is what I see. I have always seen that. I believe the facts speak for themselves. CN committed to Halifax, as you know. We told CN to come to Montreal because we are closer, faster and more reliable, but they said, "No, Halifax is our port." When the shipping lines that make the decisions start losing money, they start looking at alternatives. Now they can go to New York; they service Ontario out of New York, as well as Montreal.

Bernie Finestone used to say to me that CP is not our friend because they can compete with us out of New York. I told him I knew that but it was part of the game of the business. That is how it works.

Panamax. Vous vous êtes décrit comme un fédéraliste convaincu et vous avez également dit que notre pays est le meilleur au monde. Quels sont les points forts de Halifax?

M. Taddeo : On a toujours dit que Halifax faisait partie d'un corridor de navigation du Nord. Il faut espérer que es responsables aient la possibilité d'attirer des clients des Indes. J'étais en Chine avec Mme Karen Oldfield, première dirigeante de l'Autorité portuaire de Halifax, il y a deux ans et demi. Elle a dit aux responsables de China Ocean Shipping and Orient Overseas Container Line qu'ils pouvaient venir à Halifax aussi facilement qu'ils peuvent se rendre à Vancouver, et elle a raison.

Le sénateur Munson : Êtes-vous en train de me dire qu'il y a place pour tout le monde, que vous êtes concurrentiel, mais qu'il y a place pour d'autres joueurs?

M. Taddeo : Bien sûr.

Le sénateur Munson : Compte tenu des plus gros navires qui viennent de l'Inde, ne serait-il point logique pour le port de Halifax de prendre de l'expansion?

M. Taddeo : C'est bien ce que ses dirigeants comptent faire. Ils viennent tout juste d'ouvrir un bureau en Inde et si j'étais à leur place, je ferais de même. Ils comptent sur le fait que l'Inde sera le prochain pays à prendre une expansion considérable, qu'il utilisera le canal de Suez et que le port de Halifax pourra en tirer avantage. Toutefois, les facteurs du marché sont tels que leur travail est de foncer.

Canadian Tire ouvre avec Fastfrate consolidé un grand centre de distribution à Halifax avec un système de transport rapide, et c'est la raison pour laquelle cette entreprise attire et retient une partie du commerce qui vient d'Asie en passant par le canal de Suez. Nous le faisons également parce qu'une partie des marchandises transportées sont déposés dans un port du sud de l'Italie, appelé Gioia Tauro. Les navires qui peuvent venir à Montréal s'y rendent et rapportent des cargaisons à Montréal, non seulement pour le marché de Montréal mais également pour celui des États-Unis.

Le port de Halifax est un port en eau profonde ouvert 12 mois par année, mais il fait face à une concurrence féroce. Son principal inconvénient est qu'il est tout juste un peu trop loin des marchés intérieurs. C'est ce que je pense, et c'est ce que j'ai toujours pensé. Selon moi, les faits parlent d'eux-mêmes. Le CN s'est engagé vis-à-vis Halifax, comme vous le savez. Nous avons dit au CN de venir à Montréal parce que nous sommes plus près, que c'est plus rapide et que nous sommes plus fiables, mais le CN nous a répondu : « Non, Halifax est notre port. » Quand les compagnies maritimes qui prennent les décisions commencent à perdre de l'argent, elles cherchent des solutions de rechange. Elles peuvent maintenant aller à New York; elles peuvent desservir l'Ontario à partir de New York, de même que par l'entremise de Montréal.

M. Bernie Finestone avait coutume de me dire que le CP n'est pas notre ami parce qu'il peut nous livrer concurrence à partir de New York. Je lui ai dit que je le savais, mais que cela faisait partie du grand jeu des affaires. C'est ainsi que les choses fonctionnent.

We know the bigger ships are out there as well, but we are not in that market. Even the Asian business is coming through the Panama Canal and being drop-shipped to Freeport, or through the Suez Canal and being drop-shipped in Gioia Tauro.

We will not have rapid growth there. Our strength will continue to be Europe, the Mediterranean and the Eastern block countries. The strength for Halifax will hopefully be to take some business away from the West Coast ports and India. However, it is there and it is going to service the country and it will help the country but it is something for them to do. It is their challenge.

Senator Munson: I understand you are retiring. Why not go work in Halifax?

[Translation]

Mr. Taddeo: No, I am a Montrealer, a Quebecer, a federalist and vive Montréal!

[English]

I have nothing against Halifax. They do not have a hockey team. We have a so-so hockey team.

Senator Munson: That is what I thought. You guys looked like the starting front line for the Montreal Canadiens.

You believe in this niche market and that the ships the size we are talking about, 5,000 or 4,000 TEUs, will still come to Montreal year in and year out for years to come. As a committee, we are working in this big world of Panamax. I think we had forgotten what you have told us tonight about this other world that will still exist from your perspective and your experience. Is that right?

Mr. Taddeo: Yes, the facts are here. Even 56 per cent of the ships on order, the new ships coming in, are of the capacity that can come to Montreal. Of the newer ships being built, only 22 per cent are over 7,000 TEUs. In Montreal our strengths are Europe and fast, rapid, reliable service. The shipping lines are living with the reality and they are widening the ships so that they have more profitability.

Everyone is talking about the post-Panamax ships, but there will not be that many on the market. In any case they are for the slower trades and to go to the outer reaches and to the deep-water ports. That is why we are not concerned.

I am not blindly saying that we are not concerned. We have done studies and had meetings with the shipping lines and the commitment is there. Hapag-Lloyd has a 40-year commitment in Montreal. That line has signed a contract and guaranteed 2 million tonnes of business for 40 years. The facts speak for themselves.

Nous savons que les plus gros navires s'y rendent, mais nous ne sommes pas dans ce marché. Même les navires en provenance d'Asie transitent par le canal de Panama et déposent leur cargaison à Freeport, ou par le canal de Suez et déposent leurs marchandises à Gioia Tauro.

Nous n'aurons pas une croissance rapide dans ce secteur. Notre point fort demeurera l'Europe, la Méditerranée et les pays d'Europe de l'Est. Le point fort du port d'Halifax sera sans doute de prendre une partie du commerce qui se fait dans les ports de la côte ouest et de l'Inde. Toutefois, le port est là et il continuera de desservir le pays et il aidera notre pays, mais c'est une démarche que seul les dirigeants du port peuvent entreprendre. C'est leur défi.

Le sénateur Munson : Je comprends que vous partez à la retraite prochainement. Pourquoi ne pas aller travailler à Halifax?

[Français]

M. Taddeo : Non, je suis un Montréalais, un Québécois, un fédéraliste et vive Montréal!

[Traduction]

Je n'ai rien contre Halifax. La ville n'a pas d'équipe de hockey alors que nous avons une équipe qui n'est pas fameuse.

Le sénateur Munson : C'est ce que je pensais. Vous aviez l'air de la première ligne d'attaque du Canadien de Montréal.

Vous croyez en ce marché à créneau et vous croyez également que les navires de la taille dont nous parlons, c'est-à-dire transportant 5 000 ou 4 000 E.V.P, continueront de venir à Montréal bon an mal an et pour des années à venir. En tant que comité, nous travaillons dans le milieu plus large de Panamax. Je crois que nous avons oublié ce que vous nous avez raconté ce soir au sujet de cet autre univers qui continuera d'exister de votre point de vue et selon votre expérience. Est-ce exact?

M. Taddeo : Oui, les faits sont là. Cinquante-six pour cent des navires qui sont en commande, des navires qui arriveront bientôt sur le marché, ont une capacité qui leur permettra de venir jusqu'à Montréal. Parmi les nouveaux navires qui sont en construction, seulement 22 p. 100 pourront transporter plus de 7 000 E.V.P. Les points forts de Montréal sont l'Europe et la rapidité et la fiabilité du service. Les compagnies maritimes vivent avec cette réalité et elles accroissent la taille de leurs navires afin qu'ils soient plus rentables.

Tout le monde parle des navires qui viendront après l'ère Panamax, mais il n'y en aura pas tant que cela sur le marché. De toute manière, ils serviront davantage au transport plus lent et ils se rendront plus loin et feront escales dans des ports en eau profonde. C'est la raison pour laquelle nous ne sommes pas préoccupés par cette nouvelle réalité.

Je ne dis pas que nous ne sommes pas préoccupés du tout. Nous avons fait des études et nous avons eu des rencontres avec les responsables des compagnies maritimes et nous connaissons leurs engagements. Hapag-Lloyd a un engagement de 40 ans à Montréal. Cette compagnie a signé un contrat et a garanti deux millions de tonnes pendant 40 ans. Les faits parlent d'eux-mêmes.

CP has signed a 25-year contract deal with Hapag-Lloyd and with the other major shipping lines using Montreal. Of course, contracts can be broken, but they did not put all those people, all that equipment, all that infrastructure into place to want to disappear from the Port of Montreal. The hinterland will remain and will continue to grow.

Senator Munson: Are you satisfied that the Port of Montreal gets its fair share of the political pie? Politics are played throughout governments at all times, whether in Halifax, Vancouver, Quebec City or Montreal.

Mr. Taddeo: I am, and so is my board. We have never complained. We have always stated our case and then lived with reality and made adjustments. However, there are certain groups of people that do not think so. I have been told by certain people that if we were a sovereign country, Montreal would be better off. I tell them to go ahead and keep thinking it. I have said to them that the federal system has never hampered the Port of Montreal.

[Translation]

That is rubbish. It is not true.

[English]

When I give those facts, I have even had the Bloc Québécois come to see me. I am asked the same questions and I say no.

[Translation]

It is there, and it is growing.

[English]

What is the problem? We even have had the dilemma of me having to personally go to the U.S. in 1976 to talk to importers and exporters. They were being told not to use Montreal, that Quebec would be separating, and that they speak only French. I had to tell Americans that we were okay. Some people think that, but I do not think that and neither does my board.

Over the years we have stated our case. We have had disappointments but we have carried on. We are happy. We are successful. We would like to have more freedom.

You were asking about how we invest our money. Under the new law, as you know, the pension fund we now manage is our pension fund and we can invest it as we wish. However, the Canada Marine Act limits us as to how we can invest the monies generated from our profits, the \$100 million that we have. They money is basically in bonds, which is okay. It is safe and secure, but we are not taking full advantage of that commercial aspect.

Another irritant is that we have to pay the rental costs for customs. We pay \$450,000 a year for the customs offices. Why should we pay? The RCMP in our building pay us rent

Le CP a signé une entente de 25 ans avec Hapag-Lloyd et avec les autres grandes compagnies maritimes qui desservent Montréal. Bien entendu, un contrat peut toujours être résilié, mais ces entreprises n'ont pas mis tous ces gens, tout cet équipement, toute cette infrastructure en place si elles veulent disparaître du port de Montréal. L'arrière-pays demeurera et continuera de progresser.

Le sénateur Munson : Pensez-vous que le port de Montréal obtient une part équitable de l'attention politique? Les jeux de coulisse et de politique sont le fait de tous les gouvernements et de tous les temps, que ce soit à Halifax, Vancouver, Québec ou Montréal.

M. Taddeo : Je le suis, et mon conseil l'est également. Nous ne nous sommes jamais plaints. Nous avons toujours annoncé clairement nos couleurs et nous avons vécu avec ce que cela supposait et nous avons apporté les correctifs nécessaires. Toutefois, il y a certains groupes de personnes qui ne pensent pas de la même manière. Certains m'ont dit que si nous étions un pays souverain, Montréal serait mieux nantie. Je leur dis allez-y, continuez d'y penser. Je leur dis aussi que le système fédéral n'a jamais nui au port de Montréal.

[Français]

C'est de la foutaise. Ce n'est pas vrai.

[Traduction]

Même des représentants du Bloc québécois sont venus me voir à ce propos. On me pose la même question et je réponds non.

[Français]

C'est là, et ça continue à croître.

[Traduction]

Quel est le problème? Il a même fallu que je me rende aux États-Unis en 1976 pour parler aux importateurs et aux exportateurs. On leur disait de ne pas utiliser le port de Montréal, que le Québec allait peut-être se séparer, et qu'ils ne devraient parler que français. J'ai dû répéter aux Américains que tout cela était tout à fait acceptable. Certains pensent ainsi, mais je ne le crois pas et mon conseil ne le croit pas non plus.

Au fil des ans, nous avons toujours respecté notre plan. Nous avons eu des déceptions, mais nous avons continué. Nous sommes heureux. Nous connaissons du succès. Et nous aimerions avoir un peu plus de liberté.

Vous nous avez demandé comment nous investissons notre argent. En vertu de la nouvelle loi, comme vous le savez, le fonds de pension que nous gérons actuellement est notre fonds de pension et nous pouvons y investir comme nous le voulons. Toutefois, la Loi maritime du Canada nous impose des limites quant à la façon d'investir les profits, les 100 millions de dollars que nous avons. Cet argent prend surtout la forme d'obligations, ce qui est tout à fait acceptable. C'est un médium sécuritaire, mais nous ne profitons pas pleinement de cet aspect commercial.

Un autre irritant est que nous devons payer les frais de location pour les douanes. Nous payons 450 000 \$ par année pour les bureaux des douanes. Pourquoi devrions-nous payer? La GRC

but for customs they threw the law at me. I objected but someone in the Ottawa said that we have to provide a facility and pay for it.

We pay for the maintenance dredging into the Port of Montreal. We argued against that until we were blue in the face. Every year we have to dredge between Quebec City and Montreal. It is silt. Trois-Rivières does not pay, Sorel does not pay, Bécancour does not pay, and Quebec City does not pay.

[Translation]

But we pay \$50,000 a year in Montreal.

[English]

That is \$1 million right there. The fact that we now pay on gross revenue charges instead of dividends costs us another \$300,000 or \$400,000 a year. Now we are up to \$1.2 million and we pay it.

These are irritants, but that is realty and that is our contribution, as I tell our board, as a good corporate citizen. We will live with it, although it is not fair. We were told categorically by Transport Canada that we have to pay. We deepened the channel at our expense. It cost us \$9.2 million to deepen the channel from 36 feet to 37 feet. My board said that we would have a loss and then the minister would have to come in. I said no. To get to our infrastructure that we built, which cost \$425 million, we need to have that channel. The shipping lines committed to building wider ships in order to come to Montreal. We amortized the cost over 25 years.

Those are steps we have to do. We have to be innovative. I am proud to say that the federalist system never really injured us. That is why I am a proud Canadian and a proud federalist. There have been arguments along the way, but that is Canada. We have to argue a bit.

The Chairman: Are there any other questions, senators? The presentation was quite clear.

[Translation]

The Chairman: Mr. Taddeo, we would like to thank you for appearing and for your enthusiasm.

Mr. Taddeo: The pleasure was mine.

The Chairman: We will be travelling to Montreal as soon as possible to see what you are telling us.

Mr. Taddeo: I made the invitation through Senator Mercer. We will be pleased to give you a tour of the port and to show you our model and the infrastructure.

In closing, I would like to talk about the myths because a number of Montrealers are here this evening.

qui occupe notre immeuble nous verse un loyer, mais dans le cas des douanes, on m'a cité la loi. Je m'y suis opposé, mais quelqu'un à Ottawa a dit que nous devons fournir des locaux et les payer.

Nous payons pour le dragage d'entretien du port de Montréal. Nous nous sommes opposés à une telle pratique, mais en vain. Chaque année nous devons draguer entre Québec et Montréal. Il y a de la vase. Trois-Rivières ne paie rien. Sorel ne paie rien, Bécancour ne paie rien et Québec ne paie rien.

[Français]

Mais à Montréal, on paie 500 000 \$ par année.

[Traduction]

Cela représente un million de dollars. Le fait que nous payons des frais à partir de revenus bruts plutôt qu'à partir des dividendes représente un supplément de 300 000 \$ à 400 000 \$ par année. Nous en sommes donc à 1,2 million de dollars, et nous payons.

Ce sont des irritants, mais telle est la réalité et c'est là notre contribution, comme je le répète à notre conseil, ce que nous devons verser à titre de bons citoyens corporatifs. Nous pouvons vivre avec cela, bien que ce ne soit pas équitable. Transports Canada nous a dit de manière très catégorique que nous devons payer. Nous avons approfondi le chenal à nos frais. Cela nous a coûté 9,2 millions de dollars pour passer de 36 à 37 pieds. Mon conseil m'a dit que nous allions encourir une perte et que le ministre devrait intervenir. J'ai dit non. Pour que l'on puisse se rendre à l'infrastructure que nous avons érigée, qui nous a coûté 425 millions de dollars, il nous faut ce chenal. Les compagnies maritimes se sont engagées à construire des navires plus larges afin de venir à Montréal. Nous avons amorti le coût sur une période de 25 ans.

Ce sont des choses que nous devons faire. Nous devons faire preuve d'innovation. Et je suis fier de dire que le système fédéral ne nous a jamais véritablement nui. C'est pourquoi je suis un fier Canadien et un fier fédéraliste. Il y a eu des dissensions en cours de route, mais tel est le Canada. Nous devons nous défendre un peu.

Le président : Les sénateurs ont-ils d'autres questions à poser? L'exposé était très clair.

[Français]

La présidente : Monsieur Taddeo, nous aimerions vous remercier de votre comparution et de votre enthousiasme.

M. Taddeo : Le plaisir fut pour moi.

La présidente : Nous nous rendrons à Montréal le plus rapidement possible afin de constater ce que vous nous dites.

M. Taddeo : J'ai lancé l'invitation par l'entremise du sénateur Mercer. Il nous fera plaisir de vous faire visiter le port et vous montrer notre maquette et l'infrastructure.

En terminant, j'aimerais parler des mythes, car plusieurs Montréalais sont ici ce soir.

[English]

Please let me go over the myths. I made a speech two years ago at the Chamber of Commerce and I talked about the myths of the Port of Montreal. In French, the myth is about “boules à mites” — mothballs. We had a canister of peppermint candies that looked like mothballs and we gave one to each of the 800 people attending as they arrived.

The first claim is that the St. Lawrence Seaway would kill the Port of Montreal. When the system was centralized in 1936, the National Harbour Board was taking power out of our hands and the port survived. Then the seaway was built and the board of trade and the chamber of commerce said that that would kill the Port of Montreal, that the ships would bypass it, which has not happened. Then the deregulation I talked about happened, and the megacontainer ships began, starting with 1,000 TEU ships. We were told to forget it; they would have to build a terminal in Halifax.

With respect to navigation on the St. Lawrence and St. Lawrence Seaway, people confuse us all the time. They see me in the winter and think that we are sitting on our bums doing nothing, that the port is closed. No, I just gave up the gold-headed cane. It is a tradition. It means that the port is open.

The Port of Montreal and the old port are different things. We are feeling a lot of pressure to give up port infrastructure in the inner harbour. I understand we must collaborate, but I am being accused of being too tenacious, obstinate and close-minded. We have a mission. There is business on Bickerdike basin. We spent \$15 million to upgrade that terminal. Oceanex spent \$60 million and for the kind of ship that can fit in that basin. Empire Stevedoring spent \$4 million to build cranes to fit into that terminal.

The shipping industry is a vestige of the old economy. I think I have indicated that we are not. We do not care about security. It is not true that we have absolute power, that we can do what we want, when we want and how we want.

After the Senate came out with the report, we had a big press conference. The media said, “Don’t tell us you cannot do anything about organized crime on the port.” Come on. I told them we do not have investigative powers. It is not our job. It is the policemen’s job, and we give them the tools to ensure they can do their job properly.

Then people think we are a burden on the taxpayers. That is still a myth. To this day, the politicians in Montreal believe that myth.

[Traduction]

Permettez-moi de parler des mythes. J’ai prononcé devant la Chambre de commerce, il y a deux, une allocution dans laquelle j’ai parlé des mythes concernant le port de Montréal. En français, le mot mythe — qui se prononce de la même manière mais qui s’écrit différemment — est utilisé dans l’expression « boules à mites » — mothballs. Nous avons une boîte de bonbons à la menthe qui ressemblaient à des boules à mites et nous en avons donné un à chacune des 800 personnes qui se sont présentées.

Le premier mythe est que la Voie maritime du Saint-Laurent allait tuer le port de Montréal. Lorsque le système a été centralisé en 1936, le Conseil des ports nationaux nous a retiré notre pouvoir et le port a survécu. Par la suite, la Voie maritime du Saint-Laurent a été aménagée et la Chambre de commerce nous a dit qu’elle tuerait le port de Montréal, que les navires ne s’y arrêteraient plus, ce qui ne s’est pas produit. Puis, il y a eu la déréglementation dont je vous ai parlé et les méga porte-conteneurs ont commencé à faire leur apparition, ceux qui pouvaient transporter un minimum de 1 000 E.V.P. On nous a alors dit d’oublier tout cela et qu’il faudrait construire un terminal à Halifax.

En ce qui a trait à la navigation sur le Saint-Laurent et à la Voie maritime du Saint-Laurent, les gens se trompent toujours. Ils me voient en hiver et pensent que nous ne faisons rien, que le port est fermé. Non, je viens tout juste de remettre la Canne à pommeau d’or. C’est une tradition, et cela signifie que le port est ouvert.

Le port de Montréal et le vieux port sont des choses fort différentes. Nous faisons face à de nombreuses pressions pour abandonner l’infrastructure portuaire du port intérieur. Je crois comprendre que nous devons collaborer, mais on m’accuse d’être trop tenace, obstiné et étroit d’esprit. Nous avons une mission. Il y a des affaires à faire dans le bassin Bickerdike où nous avons dépensé 15 millions de dollars pour améliorer le terminal. Oceanex a dépensé 60 millions de dollars pour l’aménager pour les navires qui s’y rendront. Empire Stevedoring a dépensé quatre millions de dollars pour construire des grues adaptées à ce terminal.

L’industrie maritime est un vestige de la vieille économie. Je crois que nous l’avons indiqué, mais nous n’en faisons pas partie. Nous n’avons que faire de la sécurité. Il n’est pas vrai que nous avons des pouvoirs absolus, que nous pouvons faire ce que nous voulons quand nous le voulons et de la manière dont nous le voulons.

Lors de la publication du rapport par le Sénat, il y a eu une conférence de presse fort courue. Les médias ont dit « Ne nous dites pas que vous ne pouvez rien faire concernant le crime organisé dans le port ». Allons. Je leur ai dit que nous n’avions pas les pouvoirs de faire enquête. Ce n’est pas notre travail. C’est le travail des policiers et nous leur avons donné les outils pour qu’ils puissent faire leur travail convenablement.

Ensuite, les gens croient que nous sommes un fardeau pour les contribuables. Cela est toujours un mythe. Jusqu’à ce jour, les politiciens de Montréal y croient toujours.

[*Translation*]

“Mr. Taddeo, the money comes from Ottawa. What is your problem about giving us more in taxes?”

[*English*]

With regard to the tax, because we are not a privatized corporation, we make sure we pay the city our fair share of taxes, but not a penny more. They would like to see more.

As a matter of fact, the Federation of Canadian Municipalities is coming to Ottawa on Friday. They will be asking for more money from the federal government, which is okay. They want to be helped, and they are seeking assistance from the ports.

With respect to the competitive aspect of shipping lines in this country, at some point you reach that break-even mark. Fortunately for Montreal, with all the studies we have completed, even with the dollar increasing or decreasing, over the years we have created a confidence among the shipping lines, importers and exporters that they can come through Montreal. I cannot see that confidence in our reliability disappearing.

These people are signing confidential and long-term contracts. That is why I am so confident, optimistic and enthusiastic, not because everything is rosy. We have many challenges and stresses. We have to worry about several things, but our biggest concern right now is saturation.

I am confident about the studies we are doing and the partnership we have created with the stevedoring companies. They invest the money. The cranes in Montreal cost \$10 million each. They spend that money.

I just came back from Hamburg, and I will be going back again and then to Geneva. I talked about our incentive plan. When we introduced it, we were accused of not knowing what we were doing. At that time, I explained to Mr. Mazankowski that 50 per cent of our container business back in 1986 consisted of 5.2 million tons or 500,000 containers. Fifty per cent goes to the United States and 50 per cent goes to Canada.

Again, with all due respect to Halifax, I explained to him that traffic that goes to the United States out of Montreal will be lost to Canada. It will not go to Halifax. We showed him the facts. We spent big money completing in-depth studies with experts in the field, and we gained the confidence of the shipping lines to show us their real costs. Not the published figures, but the real costs.

[*Translation*]

How much does it cost you to go through Montreal, compared to New York or Baltimore?

[*Français*]

« Monsieur Taddeo, l'argent vient d'Ottawa. C'est quoi ton problème à nous en donner plus dans les taxes? »

[*Traduction*]

Pour ce qui est des taxes, nous ne sommes pas une entreprise privée, de sorte que nous nous assurons de verser à la ville notre juste part de taxes, mais rien de plus. La ville aimerait que nous en versions davantage.

En passant, les représentants de la Fédération canadienne des municipalités viennent à Ottawa vendredi. Ils demanderont davantage d'argent au gouvernement fédéral, ce qui est bien. La Fédération cherche de l'aide et demande aux ports de l'aider.

En ce qui a trait à l'aspect concurrentiel des compagnies maritimes au pays, il y a un seuil de rentabilité qu'elles doivent atteindre. Heureusement pour Montréal, et grâce à toutes les études que nous avons faites, et malgré l'augmentation de la devise américaine ou sa diminution au fil des ans, nous avons établi un climat de confiance pour les compagnies maritimes, les importateurs et les exportateurs, ce qui leur permet de venir à Montréal. Je ne saurais garantir que cette confiance existerait si notre fiabilité disparaissait.

Ces gens signent des contrats confidentiels et à long terme. C'est pourquoi je suis si confiant, optimiste et enthousiaste, et non parce que tout semble rose. Nous avons de nombreux défis à relever et ils sont sources de stress. Nous devons nous préoccuper de plusieurs choses, mais notre plus grande inquiétude actuelle est la saturation.

J'ai confiance que les études que nous faisons et que les partenariats que nous avons établis avec les compagnies de débardeurs produiront des résultats. Ces entreprises investissent de l'argent, par exemple pour les grues qui, à Montréal, coûtent dix millions de dollars chacune. C'est une dépense.

Je reviens tout juste de Hambourg et j'y retournerai, puis je me rendrai à Genève. J'ai parlé là-bas de notre plan d'incitatifs. Quand nous l'avons présenté, on nous a accusé de ne pas savoir ce que nous faisons. À l'époque, j'ai expliqué à M. Mazankowski que 50 p. 100 de nos activités de transbordement de conteneurs en 1986 étaient constituées de 5,2 millions de tonnes ou 500 000 conteneurs. Cinquante pour cent de ces conteneurs sont destinés aux États-Unis et 50 p. 100 au Canada.

Avec tout le respect que je dois à Halifax, je lui ai expliqué que ce trafic qui va aux États-Unis à partir de Montréal est perdu pour le Canada. Il n'ira pas vers Halifax. Nous lui avons montré les faits, nous avons consacré beaucoup d'argent à faire des études en profondeur avec des spécialistes du domaine et nous avons obtenu que les compagnies maritimes nous montrent leurs coûts réels. Non pas les chiffres publiés, mais les coûts réels.

[*Français*]

Combien il vous en coûte pour passer par Montréal, comparativement à New York ou Baltimore?

[*English*]

That is why I came back to the question of infrastructure. It is crucial for the success of this country. The more we can do, the faster we can do it and the better we can do it, the more we will all be winners. We are and will continue to be an exporting nation. We are a major gateway.

[*Translation*]

The Chairman: Thank you for your visit and à bientôt.

[*English*]

Senators, you have all received the letter I sent yesterday or today regarding the trip to Vancouver and Prince Rupert. Please let us know before the end of the week if you will be available during the week of March 12 so we can make arrangements.

The committee adjourned.

[*Traduction*]

C'est la raison pour laquelle je suis revenu à la question de l'infrastructure. Elle est essentielle pour le succès du pays. Plus nous pouvons en faire, plus nous pouvons le faire rapidement et mieux nous pouvons le faire, plus grandes seront les retombées pour nous. Nous sommes et nous continuerons d'être un pays exportateur. Nous sommes une porte d'entrée majeure.

[*Français*]

La présidente : Merci de votre visite et à bientôt.

[*Traduction*]

Sénateurs, vous avez tous reçu la lettre que je vous ai envoyée hier ou aujourd'hui concernant le voyage à Vancouver et à Prince Rupert. Veuillez nous laisser savoir d'ici la fin de la semaine si vous serez disponibles au cours de la semaine du 12 mars afin que nous puissions faire des arrangements.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:

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

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

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

WITNESSES

Wednesday, January 31, 2007:

As an individual:

Dr. Mary Brooks, Professor, William A. Black Chair of Commerce,
Dalhousie University.

Tuesday, February 6, 2007:

Regina Regional Economic Development Authority:

Clare Kirkland, Director of Strategic Development.

Wednesday, February 7, 2007:

Port of Montreal:

Dominic J. Taddeo, President and Chief Executive Officer;
Jean-Luc Bédard, Vice-President, Operations and Harbour Master;
Robert Masson, Vice-President, Marketing and Development.

TÉMOINS

Le mercredi 31 janvier 2007 :

À titre personnel :

Mary Brooks, professeure, chaire du commerce William A. Black,
Université Dalhousie.

Le mardi 6 février 2007 :

Regina Regional Economic Development Authority :

Clare Kirkland, directeur du développement stratégique.

Le mercredi 7 février 2007 :

Port de Montréal :

Dominic J. Taddeo, président-directeur général;
Jean-Luc Bédard, vice-président, Opérations et capitaine du port;
Robert Masson, vice-président, Marketing et développement.