



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

---

Tuesday, March 13, 2007  
Wednesday, March 14, 2007

---

**Issue No. 9**

**Thirteenth, fourteenth, fifteenth  
and sixteenth 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 mardi 13 mars 2007  
Le mercredi 14 mars 2007

---

**Fascicule n° 9**

**Treizième, quatorzième, quinzième  
et seizième 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.
Carney, 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 Carney, P.C. substituted for that of the Honourable Senator Champagne, P.C. (*February 28, 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.
Carney, 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 Carney, C.P. est substitué à celui de l'honorable sénateur Champagne, C.P. (*le 28 février 2007*).

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

VANCOUVER, Tuesday, March 13, 2007  
(29)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 9 a.m., in the Park Ballroom C, Four Seasons Hotel Vancouver, the Honourable Lise Bacon, Chair, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Adams, Bacon, Dawson, Eyton, Mercer, Tkachuk and Zimmer (7).

*In attendance:* From the Library of Parliament, Allison Padova, Analyst.

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Thursday, May 11, 2006, the committee continued its consideration on the containerized freight traffic handled by Canada's ports. (*For complete text of Order of Reference, see proceedings of the committee, Issue No. 2.*)

**WITNESSES:***Vancouver Port Authority:*

Captain Gordon Houston, President and CEO.

*Fraser River Port Authority:*

Captain Allan Domaas, President and CEO.

*West Coast Container Freight Handlers Association:*

Kevin Ouellette, President;

David Peacock, Vice-President and General Manager, Westran Intermodal;

Rick Cowan, Vice-President, Euroasia Transload;

*Fraser Surrey Docks:*

Ross Hanson, Executive Vice-President.

Capt. Houston and Capt. Domaas each made opening statements and answered questions.

At 10:36 a.m., the committee suspended.

At 10:45 a.m., the committee resumed.

Mr. Ouellette made an opening statement and tabled a brief.

Mr. Hanson made an opening statement.

Together, the witnesses answered questions.

At 12:37 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

*ATTEST:*

**PROCÈS-VERBAUX**

VANCOUVER, le mardi 13 mars 2007  
(29)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 heures, dans la Park Ballroom C de l'hôtel Four Seasons de Vancouver, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Dawson, Eyton, Mercer, Tkachuk et Zimmer (7).

*Également présente :* De la Bibliothèque du Parlement : Allison Padova, analyste.

*Aussi présents :* Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 11 mai 2006, le comité poursuit son étude du trafic du fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 2 des délibérations du comité.*)

**TÉMOINS :***Administration portuaire de Vancouver :*

Capitaine Gordon Houston, président directeur-général.

*Administration portuaire du fleuve Fraser :*

Capitaine Allan Domaas, président directeur-général.

*West Coast Container Freight Handlers Association :*

Kevin Ouellette, président;

David Peacock, vice-président et directeur général, Westran Intermodal;

Rick Cowan, vice-président, Euroasia Transload.

*Fraser Surrey Docks :*

Ross Hanson, vice-président principal.

Capt Houston et Capt Domaas font chacun une déclaration d'ouverture puis répondent aux questions.

À 10 h 36, la séance est interrompue.

À 10 h 45, la séance reprend.

M. Ouellette fait une déclaration liminaire et dépose un mémoire.

M. Hanson fait une déclaration d'ouverture.

Ensemble, les témoins répondent aux questions.

À 12 h 37, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

*ATTESTÉ :*

VANCOUVER, Tuesday, March 13, 2007  
(30)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 2:01 p.m., in the Park Ballroom C, Four Seasons Hotel Vancouver, the Honourable Lise Bacon, Chair, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Adams, Bacon, Dawson, Eyton, Mercer, Tkachuk and Zimmer (7).

*In attendance:* From the Library of Parliament, Allison Padova, Analyst.

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Thursday, May 11, 2006, the committee continued its consideration on the containerized freight traffic handled by Canada's ports. (*For complete text of Order of Reference, see proceedings of the committee, Issue No. 2.*)

*WITNESSES:*

*City of Moose Jaw:*

His Worship Dale McBain, Mayor.

*Saskatchewan AgriVision Corp.:*

C.M. (Red) Williams, President.

*Campbell Agri Business Strategists:*

Doug Campbell.

*Greater Vancouver Gateway Council:*

Bob Wilds, Managing Director.

*Asia Pacific Foundation of Canada:*

Paul Evans, Co-CEO.

*BC Trucking Association:*

Paul Landry, CEO.

Mr. Campbell, Mr. McBain and Mr. Williams each made opening statements and answered questions.

Mr. Wilds and Mr. Evans each made opening statements and answered questions.

At 4:20 p.m., the committee suspended.

At 4:25 p.m., the committee resumed.

Mr. Landry made an opening statement and answered questions.

At 5:15 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

*ATTEST:*

VANCOUVER, le mardi 13 mars 2007  
(30)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 14 h 1, dans la Park Ballroom C de l'hôtel Four Seasons, à Vancouver, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Dawson, Eyton, Mercer, Tkachuk et Zimmer (7).

*Également présente :* De la Bibliothèque du Parlement, Allison Padova, analyste.

*Aussi présents :* Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 11 mai 2006, le comité poursuit son étude sur le trafic du fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 2 des délibérations du comité.*)

*TÉMOINS :*

*Ville de Moose Jaw :*

Son Honneur le maire Dale McBain.

*Saskatchewan AgriVision Corp. :*

C.M. (Red) Williams, président.

*Campbell Agri Business Strategists :*

Doug Campbell.

*Greater Vancouver Gateway Council :*

Bob Wilds, administrateur délégué.

*Fondation Asie Pacifique du Canada :*

Paul Evans, coprésident-directeur général.

*BC Trucking Association :*

Paul Landry, président-directeur général.

MM. Campbell, McBain et Williams font chacun une déclaration puis répondent aux questions.

MM. Wilds et Evans font chacun une déclaration puis répondent aux questions.

À 16 h 20, la séance est interrompue.

À 16 h 25, la séance reprend.

M. Landry fait une déclaration puis répond aux questions.

À 17 h 15, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

*ATTESTÉ :*

VANCOUVER, Wednesday, March 14, 2007  
(31)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 9:02 a.m., in the Arbutus room, Four Seasons Hotel Vancouver, the Honourable Lise Bacon, Chair, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Adams, Bacon, Dawson, Eyton, Mercer, Tkachuk and Zimmer (7).

*In attendance:* From the Library of Parliament, Allison Padova, Analyst.

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Thursday, May 11, 2006, the committee continued its consideration on the containerized freight traffic handled by Canada's ports. (*For complete text of Order of Reference, see proceedings of the committee, Issue No. 2.*)

WITNESSES:

*DP World Vancouver:*

Cliff Stewart, Vice-President, Operations.

*TSI Terminal Systems Inc.:*

Morley Strachan, Vice-president, Operations and Business Development.

*Western Transportation Advisory Council:*

Ruth Sol, President.

Lisa Baratta, Manager, Corporate Services.

*As an individual:*

David Colledge, Colledge Transportation Consulting, Inc.

Mr. Stewart and Mr. Stachan each made opening statements and, together, answered questions.

At 11:12 a.m., the committee suspended.

At 11:26 a.m., the committee resumed.

Ms. Sol, Ms. Baratta and Mr. Colledge each made opening statements and, together, answered questions.

At 12:40 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

VANCOUVER, Wednesday, March 14, 2007  
(32)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 2:05 p.m., in the Arbutus room, Four Seasons Hotel Vancouver, the Honourable Lise Bacon, Chair, presiding.

VANCOUVER, le mercredi 14 mars 2007  
(31)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 2, dans la salle Arbutus de l'hôtel Quatre saisons, à Vancouver, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Dawson, Eyton, Mercer, Tkachuk et Zimmer (7).

*Également présente :* De la Bibliothèque du Parlement, Allison Padova, analyste.

*Aussi présents :* Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 11 mai 2006, le comité poursuit son étude sur le trafic du fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 2 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :

*DP World Vancouver :*

Cliff Stewart, vice-président, Opérations.

*TSI Terminal Systems Inc. :*

Morley Strachan, vice-président, Opérations et développement des affaires.

*Western Transportation Advisory Council :*

Ruth Sol, présidente;

Lisa Baratta, directrice, Services généraux.

*À titre personnel :*

David Colledge, Colledge Transportation Consulting Inc.

MM. Stewart et Stachan font chacun une déclaration puis, ensemble, répondent aux questions.

À 11 h 12, la séance est interrompue.

À 11 h 26, la séance reprend.

Mmes Sol et Baratta et M. Colledge font chacun une déclaration puis, ensemble, répondent aux questions.

À 12 h 40, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

VANCOUVER, le mercredi 14 mars 2007  
(32)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 14 h 5, dans la salle Arbutus de l'hôtel Four Seasons de Vancouver, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Adams, Bacon, Dawson, Eyton, Mercer, Tkachuk and Zimmer (7).

*In attendance:* From the Library of Parliament, Allison Padova, Analyst.

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Thursday, May 11, 2006, the committee continued its consideration on the containerized freight traffic handled by Canada's ports. (*For complete text of Order of Reference, see proceedings of the committee, Issue No. 2.*)

*WITNESSES:*

*International Longshore and Warehouse Union:*

Tom Dufresne, President.

*Vancouver Container Truckers Association:*

Paul Uppal, Business Agent;

Pete Smith, National Representative, CAW.

*Corporation of Delta:*

Her Worship Lois Jackson, Mayor;

Ian Radnidge, Director of Engineering.

*City of Prince George:*

His Worship Colin Kinsley, Mayor.

*TransLink (Greater Vancouver Transportation Authority):*

Robert Paddon, Vice-President.

Mr. Smith made an opening statement and, together with Mr. Uppal and Mr. Dufresne, answered questions.

Ms. Jackson, Mr. Kinsley and Mr. Paddon each made opening statements and answered questions.

At 5:20 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

*ATTEST:*

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Dawson, Eyton, Mercer, Tkachuk et Zimmer (7).

*Également présente :* De la Bibliothèque du Parlement : Allison Padova, analyste.

*Aussi présents :* Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 11 mai 2006, le comité poursuit son étude du trafic du fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 2 des délibérations du comité.*)

*TÉMOINS :*

*International Longshore and Warehouse Union :*

Tom Dufresne, président.

*Vancouver Container Truckers Association :*

Paul Uppal, agent de commerce;

Pete Smith, représentant national, TCA Canada.

*Municipalité of Delta :*

Son Honneur la mairesse Lois Jackson;

Ian Radnidge, directeur du service d'ingénierie.

*Ville de Prince George :*

Son Honneur le maire Colin Kinsley.

*TransLink (Greater Vancouver Transportation Authority) :*

Robert Paddon, vice-président.

M. Smith fait une déclaration d'ouverture puis, aidé de MM. Uppal et Dufresne, répond aux questions.

Mme Jackson, ainsi que MM. Kinsley et Paddon font chacun une déclaration liminaire puis répondent aux questions.

À 17 h 20, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

*ATTESTÉ :*

*Le greffier du comité,*

Adam Thompson

*Clerk of the Committee*

**EVIDENCE**

VANCOUVER, Tuesday, March 13, 2007

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9 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:** Good morning. We are quite pleased to be here in Vancouver, and I am sure I am speaking for my colleagues, who are here around the table. We will be asking a lot of questions, I am sure, following the visits we had yesterday in the Port of Vancouver, which was very interesting. We thank you very much for this visit.

This morning we are continuing our examination of containerized freight traffic. As our witnesses, from the Vancouver Port Authority, we have Captain Gordon Houston, President and CEO; and from the Fraser River Port Authority, we have Captain Allan Domaas, President and CEO.

Welcome to our committee and we are looking forward to hear from you, and I am sure the senators have already prepared many questions.

**Captain Gordon Houston, President and CEO, Vancouver Port Authority:** Thank you very much, Madam Chair. I am glad to hear you mention your day yesterday; I hope it was very informative. It is always much easier to see what is happening than to just hear about it. We always find that a very valuable part of the experience, if it can be done.

I apologize for not having the French translation of my remarks. They are still being translated and will be forwarded to the secretary when they are ready.

Canada has an unprecedented opportunity now to capture trade for the benefit and economy of Canada and Canadians in general. The West Coast Gateway here in the Lower Mainland is absolutely critical and key in Canada's ability to capture much of the growth that is coming across the Asia Pacific.

I would like to give you just a very brief overview about the Port of Vancouver. The communities around Vancouver have grown up over the last 140 years. Very much today, we are still dealing with a road network that was laid out just after the great fire in Vancouver. The road network was established before the turn of the last century, and the rail systems were laid out around

**TÉMOIGNAGES**

VANCOUVER, le mardi 13 mars 2007

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 heures, pour examiner, en vue d'en faire rapport, le trafic du fret conteneurisé actuel et éventuel dans les ports à conteneurs de la porte d'entrée du Pacifique, de la côte Est et du centre du Canada, les principaux marchés importateurs et exportateurs qui y sont liés, ainsi que les politiques actuelles et les politiques qui seraient éventuellement appropriées en ce qui concerne ce trafic.

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

[*Traduction*]

**La présidente :** Bonjour, nous sommes très heureux d'être à Vancouver, et je suis convaincue que mes collègues qui sont autour de la table sont du même avis que moi. Je suis sûre que nous allons poser beaucoup de questions, pour faire suite à la visite que nous avons faite hier dans le port de Vancouver, qui a été très intéressante. Nous tenons à vous remercier de nous avoir fait faire cette visite.

Nous poursuivons ce matin notre examen du trafic du fret conteneurisé. Nos témoins sont le capt Gordon Houston, président-directeur général du port de Vancouver et le capt Allan Domaas, président-directeur général du port du fleuve Fraser.

Bienvenue à la réunion du comité. Nous avons hâte d'entendre votre témoignage, et je suis convaincue que les sénateurs ont préparé de nombreuses questions.

**Capitaine Gordon Houston, président-directeur général, Administration portuaire de Vancouver :** Merci beaucoup, madame la présidente. Je suis heureux de vous entendre mentionner votre visite d'hier; j'espère qu'elle a été très instructive. C'est toujours plus facile de voir ce qui se passe que d'en entendre parler seulement. Nous pensons que c'est toujours une partie de l'expérience qui a beaucoup de valeur, lorsque c'est possible de faire cette visite.

Je vous demande de m'excuser de ne pas avoir en main la traduction française de mes observations. La traduction n'est pas terminée, et le secrétaire recevra un exemplaire du document traduit lorsque celui-ci sera prêt.

À l'heure actuelle, le Canada se trouve plus que jamais en mesure de saisir des occasions de commerce qui pourraient être avantageuses pour l'économie du Canada et pour les Canadiens en général. Ici, dans le Lower Mainland, la porte d'entrée du Pacifique est un facteur absolument essentiel de la capacité du Canada de profiter en grande partie de la croissance des marchés de l'Asie du Pacifique.

J'aimerais vous donner un bref aperçu de la situation du port de Vancouver. Les collectivités de la couronne de Vancouver sont en croissance depuis 140 ans. Encore aujourd'hui, nous ne disposons vraiment que du réseau routier établi juste après le grand incendie de Vancouver. Le réseau routier date de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, et le réseau ferroviaire, de 1886 environ. Depuis, la

1886. Since then, the population has grown from about 10,000 people to about 2.5 million people in the Lower Mainland as a whole. Therefore, we are constrained very much by those original arterial routes that were chosen and laid out long ago.

The pressure of growth in the communities has caused some problems for us in the transportation industry. We are now handling much more than even 10 years ago. In fact, last year, the Port of Vancouver handled around 80 million tonnes of cargo, both export and import — mainly export. To try to move forward, we are talking about amalgamating the ports in the Lower Mainland, which I am sure we will get to as part of the questioning.

That 80 million tonnes of cargo is mainly bulk cargo. The Port of Vancouver very clearly is a bulk port. Around 76 per cent of what we handle is bulk cargo: sulphur, grain, coal, potash et cetera. The balance being either brick bulk cargo, lumber, steel, some agriculture equipment et cetera, and containerized cargo. Clearly, we are a bulk export port and very much part of the Canadian resource industry in getting their goods to market.

We have also, in the Port of Vancouver, one of the highest container growth rates on the West Coast of North America. By circumstances outside the control of the port, in 2006, our container volumes increased by 25 per cent. We handled about 2.2 million twenty-foot equivalent units, TEUs, in total. We are serviced here in the Lower Mainland by three Class 1 railways and are one of the few ports in North America that have three Class 1 railways to service them. The Port of Vancouver has almost no draft restrictions. We are a very deep water port. We can handle the largest post-Panamax container ships. We service them with on-dock rail facilities. All our terminals in the container business have on-dock rail facilities.

The business objectives that we have set for ourselves at the Port of Vancouver for the next few years are very much to try to make sure the growth is contained, accommodated and that we can move forward into the future. The three objectives are to improve the reliability, performance and competitiveness of the supply chain that starts here on the ground in the Lower Mainland.

To insure the sustainability of the Port of Vancouver, our board has endorsed a sustainability mantra. It is now part of our mission statement and is in all our action plans to make sure that we follow the three legs of sustainability; the economy, the social and the environmental. There are some critical areas that we need to make sure of as we move forward with these three objectives; one is service provider accountability. I believe all of us in the supply chain need to be accountable to our customers. They need

population est passée d'environ 10 000 personnes à environ 2,5 millions d'habitants, pour l'ensemble du Lower Mainland. Ainsi, nous sommes très contraints par ces grandes voies de communication dont le tracé et la construction remontent à très longtemps.

La pression de croissance des collectivités est à l'origine de certains problèmes pour nous, dans le secteur des transports. Nous transportons beaucoup plus de marchandises qu'auparavant, beaucoup plus, même, qu'il y a dix ans seulement. En fait, l'an dernier, 80 millions de tonnes de marchandises sont passées par le port de Vancouver, à la fois des marchandises d'exportation et d'importation — surtout des exportations. Pour nous préparer à l'avenir, nous parlons de fusionner les ports du Lower Mainland, et je suis sûr que nous allons y revenir pendant la période de questions.

Ces 80 millions de tonnes de marchandises sont surtout du vrac. Le port de Vancouver est, très clairement, un port de vrac. Le vrac compte pour environ 76 p. 100 de la marchandise que nous manutentionnons : du soufre, des céréales, du charbon, de la potasse, et cetera. Le solde est soit des marchandises diverses — du bois d'œuvre, de l'acier, des machines agricoles, et cetera —, soit du fret conteneurisé. Il est clair que notre port est un port d'exportation de marchandises en vrac, et qu'il joue un rôle important dans le transport des produits du secteur des ressources du Canada vers les marchés.

Par ailleurs, le port de Vancouver connaît l'un des taux de croissance les plus élevés de la côte Ouest de l'Amérique du Nord au chapitre du transport par conteneurs. En raison de circonstances échappant à notre emprise, le volume de conteneur a augmenté de 25 p. 100 en 2006. Au total, nous avons manutentionné environ 2,2 millions de conteneurs équivalent-vingt pieds ou EVP. Le Lower Mainland est desservi par trois chemins de fer de catégorie 1, et c'est l'un des seuls ports d'Amérique du Nord à l'être. Le tirant d'eau n'est pratiquement pas limité dans le port de Vancouver. Notre port est un port en eau très profonde. Nous pouvons recevoir les plus grands porte-conteneurs de jauges supérieures à celles des navires Panamax. Pour le chargement ou de déchargement de ces navires, nous disposons de voies ferrées sur les quais. Nos terminaux qui reçoivent des porte-conteneurs sont tous dotés de voies ferrées.

Pour les quelques années à venir, les objectifs d'affaires que nous avons définis pour le port de Vancouver ont essentiellement trait au fait de nous assurer de contenir et de permettre la croissance, ainsi que de nous préparer pour l'avenir. Les trois objectifs sont d'améliorer la fiabilité, le rendement et la compétitivité de la chaîne d'approvisionnement qui commence ici, sur la terre ferme du Lower Mainland.

Pour assurer la viabilité du port de Vancouver, notre conseil d'administration a fait sien un mantra de durabilité. Notre énoncé de mission et tous nos plans d'action précisent maintenant que nous devons nous assurer de respecter les trois piliers du développement durable : le pilier économique, le pilier social et le pilier environnemental. Il y a certains domaines très importants dont nous devons nous occuper afin de réaliser ces trois objectifs; l'un de ces domaines est la responsabilisation des fournisseurs de



to understand the drivers that we have as service providers, and we need to understand what their needs are as customers, but we need to be accountable to each other.

The ports are wonderful places, and we can build the infrastructure for the port, but without a good road and rail network behind us, the port is actually nothing. Therefore, it is a combination of working together.

All levels of government investment, in these various aspects to make the port efficient, are vital.

“Social licence” is a term first coined by a colleague of mine in the Port of Melbourne. We operate here, as I said, amongst 2.5 million people. We impact their lives constantly with trucks on the road, rail noise, whistles at night and ships coming and going. We can only work because they allow us to; that is our social licence. If the community around here lost faith in the ports in the Lower Mainland, we would be closed down, and I am not sure what would happen because there is no other site on the West Coast of Canada such as this one to handle these goods.

With respect to partnerships, we are working very closely with our colleagues in the rail and on the road networks, the provincial government, federal government and their terminal operators. We understand this is a partnership: Not one of us owns the whole piece, and it can only work if we work together.

Regulatory certainty is a term I am sure you have heard before, but we are making massive investments. The Port of Vancouver’s investment over the next 10 years will be around \$1.4 billion to provide the infrastructure. There is no point in me asking my board for that \$1.4 billion if I do not know about the road and the rail networks behind us. The regulations can change to make that investment not as valuable as we would hope it would have been, and there are some potential circumstances that can confuse that. The railroads, for instance; one of them invested \$168 million two years ago. They need to know that over the next 10 or 15 years the regulatory system around them will not change and that therefore their investment is well-founded. It is the same for us all. Making a \$1.4-billion investment to find that local regulations have hindered the container business — as is happening here in the Lower Mainland — puts those investments in doubt and, hence, that whole supply chain on which we are working. Another issue, which I am sure we will get questions on, is this business of port integration. These are the important facts with which we are dealing.

services. Je crois que nous, les intervenants de la chaîne d’approvisionnement, devons tous rendre des comptes à nos clients. Nos clients doivent comprendre nos motivations, à titre de fournisseurs de services, et nous devons comprendre leurs besoins, mais nous devons être responsables les uns face aux autres.

Les ports sont des endroits extraordinaires, et nous pouvons doter le port d’une infrastructure, mais sans un réseau routier et ferroviaire efficace pour nous appuyer, le port, en réalité, n’est rien. Il s’agit donc de travailler ensemble.

À tous ces égards, les investissements de tous les ordres de gouvernement sont d’une importance capitale pour rendre le port efficace.

L’un de mes collègues du port de Melbourne a été le premier à utiliser le terme « permis social ». Nous effectuons nos activités, comme je l’ai dit, dans une zone géographique où il y a 2,5 millions d’habitants. Elles ont des répercussions constantes sur la vie de ces gens, avec des camions sur les routes, le bruit des trains, les sirènes la nuit et le va-et-vient des navires. Nous ne pouvons travailler que parce qu’ils nous le permettent; c’est cela notre permis social. Si les gens des alentours ne croyaient plus que les ports du Lower Mainland sont une bonne chose, nous fermerions notre port, et je suis incertain de ce qui se produirait, parce qu’il n’y a pas d’autres lieux comme celui-ci, sur la côte Ouest du Canada, pour la manutention des marchandises en question.

En ce qui concerne les partenariats, nous travaillons en collaboration très étroite avec nos collègues des réseaux ferroviaires et routiers, du gouvernement provincial, du gouvernement fédéral et ses exploitants de terminaux. Nous comprenons qu’il s’agit d’un partenariat : aucun d’entre nous ne possède l’ensemble des installations, et les choses ne peuvent fonctionner que si nous travaillons ensemble.

Je suis convaincu que vous avez déjà entendu l’expression « réglementation prévisible », mais nous réalisons des investissements massifs. Au cours des dix prochaines années, on investira environ 1,4 milliard de dollars pour l’infrastructure du port de Vancouver. Ça n’a pas de sens pour moi de demander 1,4 milliard de dollars à mon conseil d’administration si je ne sais pas de quel genre de réseaux routiers et ferroviaires nous allons disposer. La réglementation peut changer avec pour effet de rendre cet investissement moins intéressant que ce que nous espérons, et il peut y avoir des situations où les cartes sont brouillées. Prenons par exemple les chemins de fer; une société ferroviaire a investi 168 millions de dollars il y a deux ans. Les responsables de celle-ci doivent savoir que, au cours des 10 ou 15 années à venir, la réglementation ne va pas changer dans le domaine et que, par conséquent, l’investissement est bien fondé. Nous sommes tous dans la même situation. Lorsqu’on investit 1,4 milliard de dollars et que la réglementation locale vient nuire au transport par conteneur — ce qui est en train de se produire ici, dans le Lower Mainland — on peut douter du bien-fondé de cet investissement, et, ainsi, de l’avenir de la chaîne d’approvisionnement à laquelle nous travaillons. Il y a un autre enjeu sur lequel nous allons revenir, j’en suis sûr, pendant la période de questions : l’affaire concernant l’intégration des ports. Il s’agit de faits importants auxquels nous faisons face.

We are not just looking at the port anymore. We really believe that all the service providers and the whole logistics chain need to work together, and we are working very hard with many of those people. We are also working very hard to actually monitor and benchmark our services as a chain. Without knowing what we are capable of, how do we know if some of the partners are working to their full capacity along with the rest of us? It is part of that accountability that I talked about.

We need a transportation policy. The country needs a national transportation policy — a framework that we can use to monitor, review performance and insure that the system that is in place is effective and capable of growing in the future.

One of the areas we would point to is the Surface Transportation Board in the United States. They hold regular hearings of customers and users of this transportation system, which gives them an opportunity to talk about changes, needs, complaints or penalties. Canada would do well to have a regular forum or a set forum where we could, as service providers and as customers, come together and speak to a national body that could make some decisions.

The time has come, I believe, if we are to experience the growth that we know is potentially coming within this Lower Mainland Gateway. We will be handling around 7 million TEUs by 2020. Today, we are handling about 2.3 million TEUs as a gateway. Therefore, we are looking at tripling what we are capable of doing today. It goes back to that case of social licence, when the impact on those communities around us will be quite large. Many of these people did not come to live here because they wanted to be on a train route, or on some national freeway that rolls trucks and such past their houses all the time. I feel the time has come to consider a transportation corridor through the southern end of British Columbia where we could move trains and trucks across and get them out of the urban areas as soon as possible. The obvious example is the Alameda Corridor in California. It is a very expensive exercise, but I really believe if we are talking about tripling the volumes of just containers, then we need to make sure that the communities around us can live in peace while that is happening. Hence, I believe government investment is absolutely key in what we are doing.

The Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative is a wonderful start with around \$600 million, but \$600 million will not cover the whole scenario. Now, obviously, the Port of Vancouver, we have already talked. We have a \$1.4-billion expansion program underway, which is part of the gateway. The railroads will also contribute, and I am sure provincial

Nous ne nous penchons plus aujourd'hui sur la seule question des ports. Nous sommes vraiment convaincus que tous les fournisseurs de services et les intervenants de la chaîne logistique doivent travailler ensemble, et nous travaillons très dur avec bon nombre de ces gens. Nous travaillons aussi très dur à effectuer le suivi et à évaluer le rendement des services que nous offrons comme chaîne. Si nous ne savons pas de quoi nous sommes capables, comment pouvons-nous déterminer si certains de nos partenaires travaillent à pleine capacité comme le reste d'entre nous? Cela fait partie du processus de responsabilisation dont j'ai parlé.

Nous avons besoin d'une politique en matière de transport. Le pays a besoin d'une politique nationale en matière de transport — un cadre que nous pourrions utiliser pour effectuer un suivi, évaluer le rendement et nous assurer que le système en place est efficace et offre des perspectives de croissance.

L'une des choses sur lesquelles nous souhaiterions attirer l'attention, c'est le Surface Transportation Board des États-Unis. Cette organisation tient régulièrement des audiences auxquelles sont invités les clients et les utilisateurs de ce réseau de transport, ce qui leur donne l'occasion de parler des changements, des besoins, des plaintes et des sanctions. Le Canada aurait avantage à organiser régulièrement des rencontres ou à prévoir des rencontres à date fixe, à l'occasion desquelles les fournisseurs de services et les clients pourraient se réunir et parler à un organisme national qui pourrait prendre certaines décisions.

Le moment est venu, à mon avis, si nous devons connaître la croissance que nous savons possible pour la porte d'entrée du Lower Mainland. D'ici 2020, nous manutentionnerons sept millions d'EVP. À l'heure actuelle, il passe environ 2,3 millions d'EVP par notre porte d'entrée. Il faut donc envisager de tripler de notre capacité actuelle. Cela nous ramène au permis social, puisque les répercussions sur les collectivités qui nous entourent seront très importantes. Les gens qui vivent ici sont nombreux à ne pas être venus s'y installer parce qu'ils avaient envie de vivre près d'une voie ferrée ou d'une route nationale sur laquelle passent constamment des camions et ainsi de suite. Je pense qu'il est temps d'envisager la construction d'une voie de communications dans le sud de la Colombie-Britannique qui pourrait nous permettre de faire sortir les trains et les camions des zones urbaines le plus rapidement possible. L'exemple qui vient spontanément à l'esprit, c'est le couloir Alameda, en Californie. C'est un exercice qui coûte très cher, mais je crois vraiment que, si nous parlons de tripler les volumes des seuls conteneurs, alors nous devons nous assurer que les collectivités qui nous entourent puissent continuer de vivre en paix pendant que cela se produit. Ainsi, je crois qu'il est absolument nécessaire que le gouvernement investisse dans ce que nous faisons.

L'Initiative de la porte du corridor Asie-Pacifique est un excellent point de départ, avec environ 600 millions de dollars, mais 600 millions de dollars ne vont pas permettre de tout faire. Alors, évidemment, nous avons déjà parlé du port de Vancouver. Nous avons un programme d'expansion d'une valeur de 1,4 milliard de dollars qui est en cours, dans le

governments will contribute. However, it will be a very expensive exercise and governments need to be realistic as to the amount of investment that is needed.

A recent study that we did, in the Roberts Bank Railway Corridor, points to a number of overpasses that are needed. We are trying to put a partnership together to provide that. I believe the way we will manage to grow the business in future is by working in partnerships with each other.

The transportation infrastructure has to service the needs of industry. It is not just about moving people, but moving people in an urban area, such as Vancouver or the Lower Mainland, which is a very important part. Today, we are seeing that mix of industry and commuting. There has to be easier ways. We are trying to move our business into the evening and into the night to make it easier for both commuters and transportation of goods. Movement of goods is critical. The trucking industry have a wonderful phrase: If you bought it, it came by truck. It is almost impossible to think of something you bought recently that did not, at some point, have a truck involved. It is this mix of commuting and transportation that is a problem.

The transportation industry in Canada and the port system really need planning consistency and certainty. The size of these investments require us to make sure that we know, first, the business is coming; and, second, that everybody else in the chain will be there when they are needed. This involves a mixture of private industry and federal agencies, such as the ports. It is very difficult for these businesses to understand where each other is going in the future. There are many initiatives happening amongst us to try to make sure that we all understand what each other needs to do and that we can support each other as we move forward together. Operationally, we had a bit of a meltdown here at the end of 2003. We realized that, operationally, we were not talking to each other. Everybody was doing their own thing. Since then, we have really changed. Operationally, we now contact each other every day. We know what is coming. We know where the problems are in each other's industry. We have gone, in the last 10 years, from about 1 million TEUs to 2.2 million TEUs. Much of that growth — 25 per cent in the last year — has been because of these operational changes. We now need to have the same strategy with infrastructure. If I am about to build a new terminal and invest about \$1 billion, I need to know, and the railway needs to know, when that will be finished, so they can plan their investment. The provincial government needs to know, so they can plan the road network around it. We all need to be talking together, not

cadre de l'initiative de la porte. Les sociétés ferroviaires vont aussi contribuer, et je suis convaincu que les gouvernements provinciaux vont contribuer. Cependant, l'exercice va coûter très cher, et les gouvernements doivent être réalistes en ce qui concerne le montant des investissements qui sont nécessaires.

Une étude que nous avons récemment effectuée sur le corridor ferroviaire Roberts Bank signale la nécessité de construire un certain nombre de passages supérieurs. Nous essayons de conclure un partenariat pour le faire. Je crois que la manière dont nous allons réussir à faire croître le secteur dans l'avenir, c'est de travailler ensemble, en partenariat.

L'infrastructure de transport doit répondre aux besoins du secteur. Il s'agit non pas seulement de permettre aux gens de se déplacer, mais de leur permettre de le faire dans une zone urbaine, comme Vancouver ou le Lower Mainland, ce qui est quelque chose de très important. À l'heure actuelle, les marchandises et les gens empruntent les mêmes voies de communication. Il doit y avoir des solutions plus harmonieuses. Nous essayons d'effectuer le transport commercial le soir et la nuit pour rendre plus faciles à la fois les déplacements des gens et le transport des marchandises. Le transport des marchandises est d'une importance capitale. Dans le secteur du camionnage, on dit une chose extraordinaire : si vous avez acheté telle ou telle chose, cette chose est venue par camion. Il est presque impossible de penser à une chose achetée récemment qui n'a pas, à un moment ou un autre, été dans un camion. C'est le fait que les gens et les marchandises empruntent les mêmes voies de communication qui pose problème.

Au chapitre de la planification, la cohérence et la prévisibilité sont vraiment nécessaires au secteur des transports et au réseau portuaire du Canada. L'importance des investissements en question fait que nous devons nous assurer de deux choses : premièrement, est-ce que l'activité commerciale va bel et bien augmenter, et, deuxièmement, est-ce que tous les autres intervenants de la chaîne seront là lorsqu'on aura besoin d'eux. Cela suppose la participation à la fois du secteur privé et d'organismes du gouvernement fédéral, comme les ports. Il est très difficile pour ces entreprises de comprendre les orientations des unes et des autres pour l'avenir. Nous avons de nombreuses initiatives en cours dont l'objectif est de nous assurer que nous comprenons ce que les uns et les autres doivent faire et que nous savons comment nous soutenir mutuellement pour faire face à l'avenir ensemble. Sur le plan des activités, il y a eu une sorte de panne à la fin de 2003. Nous avons pris conscience du fait que, sur le plan des activités, nous ne parlions pas les uns avec les autres. Chacun faisait sa petite affaire. Depuis, nous avons réellement changé. Sur le plan des activités, nous communiquons aujourd'hui tous les jours. Nous savons ce qui s'en vient. Nous connaissons les problèmes des autres secteurs. Nous sommes passés, au cours des dix dernières années, d'environ un million à 2,2 millions d'EVP. Une bonne part de cette croissance — 25 p. 100 au cours de la dernière année — est attribuable à ces changements sur le plan des activités. Nous devons maintenant adopter la même stratégie au chapitre de l'infrastructure. Si je dois bientôt construire un

only operationally, but also strategically, for the next 10 or 15 years. That way we can all understand what it is that we are doing.

I was in China last year and was very disappointed to hear about a conference in India where one of the subjects for discussion was the problem with Canada's transportation system. When other nations are having conferences and talking about our transportation system in Canada, clearly something needs to change. Some of the remarks that I have made — and I am sure answers to the questions — would speak to how we can make the situation better. It was very disappointing for me to understand that other nations were talking about problems within Canada.

The last point I would like to make is about the amalgamation. The amalgamated port authority will have a significant economic impact for Canada. The ports individually do have an impact today. However, as a collective agency, we would be much better able to provide infrastructure; coordinate our land use planning with the municipalities around us; and try to move toward the understanding that we are all growing together and how we can make sure that the impact of that growth is minimized in communities, while still providing the benefit, jobs, taxes and so on. We really believe that this is the way we can move forward, and the amalgamation of the port authorities in the Lower Mainland will certainly do that for us.

**The Chairman:** Captain Domaas, do you have anything to add?

**Captain Allan Domaas, President and CEO, Fraser River Port Authority:** Just one item, Madam Chairman. Capt. Houston did a very thorough job of describing the Pacific Gateway, so I will not go into that. I want to reinforce his comments around a national transportation policy, just expand on that for a moment. In the past, Transport Canada has been an excellent regulator. They have looked at the modes individually — as rail, road and air — and done a tremendous job creating safety in those modes. However, as the Scott committee pointed out almost 10 years now, Canada is a trading nation. This issue of national transportation policy is not one of how we regulate it, but it is how we integrate transportation with our trade policy. Canada is on a very interesting path at the moment with the B.C. gateway emerging, seeing the response from our colleagues in Atlantic Canada wanting to form the Atlantic gateway. Much work is being done right now to form the Great Lakes-St. Lawrence corridor. Suddenly our nation is a system with doors at either side and some connectors between, but there is no policy that talks about how we will go forward with that. It is a chance to craft some new policy in this country that would perhaps put trade and transportation at the lead of our economy. In addition, perhaps to

nouveau terminal et investir environ un milliard de dollars, je dois savoir, comme les sociétés ferroviaires doivent savoir, quand ce terminal sera prêt, de façon qu'elles puissent prévoir les investissements qu'elles feront. Le gouvernement provincial doit aussi le savoir, de façon à pouvoir planifier son réseau routier qui desservira ce terminal. Nous devons tous discuter les uns avec les autres, sur le plan non seulement des activités, mais aussi de la stratégie, en ce qui concerne les 10 à 15 prochaines années. Ainsi, nous pourrions tous savoir ce que nous sommes en train de faire.

Lorsque j'étais en Chine, l'an dernier, j'ai été très déçu parce que j'ai entendu parler d'une conférence qui devait avoir lieu en Inde et dont l'un des sujets de discussion était le problème du réseau des transports du Canada. Il est clair que quelque chose doit changer si les autres pays organisent des conférences pour parler de notre réseau de transport. Certaines des observations que j'ai formulées — et, j'en suis convaincu, les réponses aux questions — ont trait à la manière d'améliorer la situation. J'ai été très déçu lorsque j'ai compris que d'autres pays parlaient de problèmes au Canada.

Le dernier point que j'aimerais aborder concerne la fusion. La fusion des ports aura des conséquences économiques importantes pour le Canada. À l'heure actuelle, pris individuellement, les ports ont déjà des répercussions. Cependant, en tant qu'organisme collectif, nous serions beaucoup mieux en mesure de nous doter d'une infrastructure, de coordonner nos plans d'aménagement des sols avec les municipalités qui nous entourent et d'essayer d'en arriver à une idée de la manière dont nous pouvons tous prendre de l'expansion et nous assurer de réduire au minimum les répercussions de cette croissance sur les collectivités, tout en préservant les avantages, les emplois, les impôts et ainsi de suite. Nous sommes véritablement convaincus que c'est ainsi que nous pourrions faire face à l'avenir, et la fusion des ports du Lower Mainland va certainement nous permettre de le faire.

**La présidente :** Capitaine Domaas, avez-vous quelque chose à ajouter?

**Capitaine Allan Domaas, président-directeur général, Administration portuaire du fleuve Fraser :** Une seule chose, madame la présidente. Le capt Houston s'est très bien appliqué à décrire la porte d'entrée du Pacifique, alors je ne vais pas en parler. Je ne veux qu'appuyer ses commentaires concernant une politique nationale en matière de transport et ajouter quelques mots à ce sujet. Dans le passé, Transports Canada a été un excellent organisme de réglementation. Les gens de ce ministère ont étudié les moyens de transport de façon indépendante — le transport ferroviaire, le transport routier et le transport aérien — et ils ont fait un travail extraordinaire pour les rendre sécuritaires. Cependant, comme la Commission Scott l'a souligné il y a presque dix ans, le Canada est un pays commerçant. La question d'une politique nationale en matière de transport tient non pas à la manière dont nous devons réglementer les transports, mais bien à la façon dont nous devons intégrer les enjeux liés au transport à nos politiques commerciales. Le Canada est engagé dans une voie très intéressante à l'heure actuelle, la porte d'entrée de la Colombie-Britannique étant en émergence, et nos collègues de l'Atlantique cherchant à réagir en constituant la porte d'entrée de l'Atlantique. On travaille beaucoup, à l'heure actuelle, à la mise

drive a statement, such as to fund health, education, and welfare, we need to develop a robust transportation economy yielding the revenue for those programs. Interlink the pieces, and now we can go forward, as Capt. Houston said, to understand why we are making those infrastructure investments, what some of the rationale is and why we are building them.

**The Chairman:** I would like to know if you have the percentage of containers that are moved to and from the port by rail and by truck, respectively.

**Capt. Houston:** Sixty-three per cent of our container traffic goes to Ontario and Quebec, so it truly shows you the reach of what happens. Sixty-five per cent of the containers that leave the Port of Vancouver go by rail and 35 per cent of them go by truck; so that 35 per cent is really the local market and the 65 per cent is the rest of the country.

**The Chairman:** What percentage of Vancouver's container business is with Canada, and what percentage is with the United States?

**Capt. Houston:** Six per cent of our business in 2006 was to the United States direct from the Port of Vancouver, *ergo* 94 per cent of it was for Canada. We only track the shipments that go from the port directly to the border. If it goes to an intermediary, such as an off-dock facility or a deconsolidation centre and then across the border, we do not track that. We would class that as a domestic move because there is an intermediary in between.

**The Chairman:** What kind of environmental management system has the Port of Vancouver put in place, and what is the budget of the port for the initiatives on the environmental front?

**Capt. Houston:** We have a very strict environmental regime. We were the first point in North America to have its own environment department. We started that 18 years ago. We have a very strong culture of the environment. In fact, environment is one of our core values at the port.

We usually track our budget by project. For instance, in the expansion that we are doing right now — which you saw under way yesterday — we have 35 separate regimes in there making sure that the project is done environmentally. That project alone has a budget of around about \$12 million for the environmental works that have to happen. We do not attribute all that to the

sur pied d'un corridor des Grands Lacs et du Saint-Laurent. Tout à coup, notre pays devient un réseau avec des portes aux deux bouts et des connexions entre les deux, mais il n'y a pas de politique portant sur la manière dont nous allons aborder l'avenir à cet égard. C'est une occasion pour le pays d'élaborer certaines politiques nouvelles qui placeraient peut-être le commerce et les transports au sommet de notre économie. En outre, peut-être pour motiver une proposition, comme le financement de la santé, de l'éducation et du bien-être, nous devons bâtir un secteur économique des transports qui soit sain, ce qui garantira des rentrées d'argent qu'on pourra utiliser pour financer ces programmes. Établir des liens entre les différents éléments, pour pouvoir faire face à l'avenir, comme Capt Houston l'a dit, pour comprendre pourquoi nous investissons dans l'infrastructure, quelles sont les raisons qui nous poussent à le faire et pourquoi nous construisons ces infrastructures.

**La présidente :** J'aimerais savoir si vous connaissez la proportion de conteneurs qui entrent dans le port et qui en sortent par train et par camion, respectivement.

**Capt Houston :** Soixante-trois pour cent des conteneurs dans notre port aboutissent en Ontario et au Québec, ce qui illustre la portée des choses qui se produisent. Soixante-cinq pour cent des conteneurs quittent le port de Vancouver par train, et 35 p. 100, par camion, ce qui veut dire que le marché local compte véritablement pour 35 p. 100 et que les 65 p. 100 qui restent constituent le marché national.

**La présidente :** Quelle proportion des conteneurs qui arrivent à Vancouver reste au Canada, et quelle proportion va aux États-Unis?

**Capt Houston :** Pour l'année 2006, 6 p. 100 des marchandises arrivées dans le port de Vancouver avaient pour destination les États-Unis, et 94 p. 100 des marchandises étaient donc destinées au Canada. Nous n'effectuons le suivi que des marchandises qui quittent le port directement à destination de la frontière. Si les marchandises passent par un intermédiaire, par exemple une installation en dehors des quais ou un centre de dégroupement, avant de traverser la frontière, nous ne suivons pas la trace de ces marchandises. Nous voyons ce transport comme étant effectué à l'échelle nationale, en raison du fait qu'il y a un intermédiaire.

**La présidente :** Quel genre de système de gestion environnementale a-t-on mis en place dans le port de Vancouver, et quelle est la part du budget du port qui est réservée aux initiatives environnementales?

**Capt Houston :** Notre régime environnemental est très strict. Nous avons été le premier port nord-américain à se doter de son propre service environnemental. Nous avons commencé il y a 18 ans. Notre culture environnementale est très forte. En fait, le respect de l'environnement est l'une des valeurs fondamentales de l'organisation du port.

Nous avons généralement un budget pour chacun de nos projets. Le projet d'expansion en cours, par exemple — dont vous avez pu voir certaines des activités hier — comporte 35 régimes indépendants qui nous permettent de nous assurer que le projet se déroule dans le respect de l'environnement. Le budget de ce seul projet est d'environ 12 millions de dollars pour les études

department. The department actually has a fairly modest budget. It is probably around \$2 million, but that is just the workings of the department and some of their initiatives. We do it mainly by project. Right now — I will have to confirm this figure to you — I would imagine we have about \$16 million to \$18 million in projects under way.

**Senator Tkachuk:** You spent quite a bit of time talking about regulatory regime. Perhaps you can be more specific on what some of the regulatory impediments are that you would like to see removed, which are causing unnecessary problems or perhaps contributing to inefficiency.

What do you see when you talk about future projects? Governments will always poke their nose into something. Therefore, the idea that you can have a 10- or 15-year project — an investment — and not have one of the three governments poking their nose in somewhere is difficult. However, where do you see the greatest fear would be as to where they would poke their nose? Where do you want certainty, in other words, and what are your priorities for certainty? If you can be more specific on that, that would be helpful to us.

**Capt. Houston:** For instance, within the Department of Environment, they were contemplating putting in rules that the port authority would have to supply oily water disposal sites, oily wastes. This is quite a problem for port authorities, certainly here in Vancouver, because we have three private businesses that do that. Here we would have a regulation that would make us get into a business in which, frankly, we do not deserve to be. It would be to the detriment of three local businesses that currently do that. It would be a very expensive exercise for the vessels coming in because, if we did that, we would have to charge the customers to make it work. That would be very expensive, much more expensive than for the private businesses that are doing it.

It is not so much the regulatory regime. We understand, as you so correctly point out, these issues change with time. However, we would really like to be involved in these regulations as they are being crafted and understand how we can do it such that industry gets some certainty about what is required, and also whoever is making the regulations can get their certainty as well.

There was an announcement by Transport Canada about passing regulations to make the ships cold iron — in other words, plug into the shore. We have done a study on that subject here at the Port of Vancouver on behalf of one of our cruise customers. It would cost about \$3 million per berth to do that. We have 75 berths here at the Port of Vancouver. That equals over \$200 billion to do something, which, frankly, as an ex-mariner, I do not believe is very beneficial at all. To put a cruise ship alongside, it will cost us \$3 million and the ship about \$1.5 million to be able to do that. What benefit is there to the environment in

environnementales qui doivent être réalisées. Nous n'attribuons pas tous ces fonds au service environnemental. Celui-ci a un budget assez modeste. Il tourne probablement autour de deux millions de dollars, mais il ne s'agit que du fonctionnement du service et de certaines de ses initiatives. Nous répartissons surtout les fonds en fonction des projets. À l'heure actuelle — il faudrait que je vous confirme l'exactitude de ce chiffre — j'imagine que nos projets totalisent entre 16 et 18 millions de dollars environ.

**Le sénateur Tkachuk :** Vous avez pas mal parlé du régime réglementaire. Vous pourriez peut-être nous donner des précisions en nous faisant part de certains des obstacles réglementaires que vous aimeriez voir supprimer, qui causent des problèmes superflus ou qui contribuent peut-être à l'inefficacité.

Qu'envisagez-vous lorsque vous parlez de projets futurs? Les gouvernements vont toujours mettre leur nez dans un projet, quel qu'il soit. Ainsi, l'idée de pouvoir réaliser un projet d'une durée de 10 ou 15 ans — un investissement — sans que l'une des trois administrations n'y mette le nez est plus ou moins réaliste. Cependant, quel est l'endroit où vous auriez le plus peur qu'un gouvernement mette son nez? En d'autres termes, que voulez-vous qui soit prévisible, et quelles sont vos priorités à ce chapitre? Si vous pouviez nous donner des précisions à ce sujet, cela nous serait utile.

**Capt Houston :** Le ministère de l'Environnement, par exemple, envisage d'établir un règlement selon lequel les ports disposent de leurs propres sites de rejet des eaux huileuses, des déchets d'hydrocarbures. C'est un problème important pour les ports, assurément pour le port de Vancouver, parce que nous avons recours à trois entreprises privées pour cela. Dans cette situation, un règlement nous obligerait à prendre part à des activités auxquelles, franchement, nous ne méritons pas de prendre part. Cela se ferait au détriment des trois entreprises locales qui effectuent ces activités à l'heure actuelle. Ce serait un exercice très coûteux pour les navires qui viennent dans le port, parce que, si nous faisons cela, nous devrions faire payer les clients pour que cela fonctionne. Cela coûterait très cher, beaucoup plus cher que cela n'en coûte aux entreprises privées qui oeuvrent dans le secteur.

Le problème ne tient pas tant au régime réglementaire. Nous comprenons, comme vous l'avez souligné avec raison, que ces enjeux évoluent. Cependant, nous aimerions vraiment participer à l'élaboration de ces règlements et savoir comment faire les choses pour que l'industrie puisse prévoir les exigences, et pour que le législateur, quel qu'il soit, puisse aussi savoir à quoi s'en tenir.

Transports Canada a fait une annonce concernant l'adoption d'un règlement obligeant les navires à se brancher sur le réseau électrique du port. Nous avons réalisé une étude sur le sujet ici, dans le port de Vancouver, au nom de l'un de nos clients du domaine des croisières. Il en coûterait environ trois millions de dollars par poste de mouillage pour faire cela. Il y a 75 postes de mouillage dans le port de Vancouver. Cela veut dire qu'il faudrait dépenser plus de 200 millions de dollars pour faire quelque chose que, franchement, comme ancien marin, je ne vois pas comme étant une chose très positive du tout. Pour pouvoir accueillir un

that very small portion of time that the ship is here? We could probably do more good with the \$3 million in some other project, such as habitat.

We have been trying to get Canada to go to the United Nations or the International Maritime Organization, IMO, to declare the West Coast of North America a sulphur emission controlled area, SECA, because of the sulphur that they burn in their fuels. If that was done, we could reduce the sulphur emissions by 50 per cent in this area, which would have much more benefit than spending \$3 million per berth.

To light up a cruise ship, to plug in a cruise ship, we would probably have to fire up another hydro plant here in Vancouver. It is the cradle-to-grave approach that needs to be looked at, not pick out those individual factors.

Another example is radiation portals within customs — Canada Border Services Agency, CBSA, as they are today. There was much dialogue back and forth about the best place to put these. Where they are siting them on the terminals — despite our objections — has a serious impact on our business. We reckon around 10 per cent to 15 per cent efficiency will be lost because of where these are being sited; yet if we had worked on it together in a more amenable fashion, then I am sure we could do that and still maintain our operations. These are the types of situations that happen to us.

**Capt. Domaas:** With regard to regulatory certainty, we would also like to see some regulatory flexibility. By flexibility, I do not mean reducing or tampering with the standards, but the practice of how we deliver it. Between Vancouver Port Authority, ourselves at Fraser River Port Authority and North Fraser Port Authority, we fund a cooperative organization, the Burrard Inlet Environmental Action Program and the Fraser River Estuary Management Program. Within those programs, we are joined by Environment Canada, British Columbia Ministry of Environment, Transport Canada, Fisheries and Oceans Canada and Greater Vancouver Regional District. We have been advocating for a very long time that this would be a tremendous forum to deliver the products that the Canadian Environmental Assessment Act requires, rather than having to go out to Ottawa and have folks come back. Let us try to do it regionally.

Back to my previous comment, circumstances are changing in Canada. Our port, when it is created, will be the fourth largest in North America. It is not as though we are a small port working in an isolated area that needs oversight because there may be a potential for an environment insult. Our port is integrated into our community. There is no room for us to try to shave the rules to save a dollar. It is about putting the best facilities in at the best

bateau de croisière, nous devrions dépenser trois millions de dollars, et le propriétaire du navire, environ, cinq millions de dollars. À quel point est-ce bon pour l'environnement, quand le bateau ne reste que très peu de temps dans le port? Nous pourrions probablement faire mieux avec ces trois millions de dollars dans le cadre d'un autre projet, par exemple, un projet relatif à l'habitat.

Nous avons essayé de pousser le Canada à s'adresser aux Nations Unies ou à l'Organisation maritime internationale, l'OMI, pour faire déclarer la côte Ouest de l'Amérique du Nord zone d'émission de soufre réduite ou SECA, en raison du soufre qui brûle avec le carburant des navires. Si l'on faisait cela, nous pourrions réduire les émissions de soufre de 50 p. 100 dans cette zone, ce qui serait beaucoup plus avantageux que de dépenser trois millions de dollars par poste de mouillage.

Pour illuminer un bateau de croisière, pour le brancher sur le réseau du port, nous aurions probablement à lancer les turbines d'une nouvelle centrale hydroélectrique ici, à Vancouver. Ce qu'il faut envisager, c'est la démarche du berceau à la tombe, et non ces facteurs précis.

Les portails de détection par radiation aux douanes — l'Agence des services frontaliers du Canada ou ASFC, comme on les appelle aujourd'hui — offrent un autre exemple. On a beaucoup discuté de l'endroit où il convenait de les installer. L'endroit des terminaux où on les a installés — malgré nos objections — a des répercussions graves sur nos activités. Nous estimons que l'efficacité va diminuer de 10 à 15 p. 100 en raison de l'endroit où on a installé ces portails de détection; néanmoins, si nous avons travaillé ensemble dans un esprit de collaboration, alors je suis sûr que nous aurions pu utiliser ces portails sans que cela ait une incidence sur nos activités. C'est le genre de situations qui se présentent à nous.

**Capt Domaas :** En ce qui a trait à la réglementation prévisible, nous aimerions aussi voir une certaine souplesse réglementaire. Par souplesse, je n'entends pas la diminution ou le tripatouillage des normes; je veux plutôt parler de la manière dont nous faisons les choses. Le port de Vancouver, ainsi que nous, du port du North-Fraser, finançons une organisation coopérative, le Burrard Inlet Environmental Action Program et le Programme de l'aménagement de l'estuaire du fleuve Fraser. Environnement Canada, le ministère de l'Environnement de la Colombie-Britannique, Transports Canada, Pêches et Océans Canada et le district régional de Vancouver participent à ces programmes avec nous. Nous soutenons depuis très longtemps que ceux-ci pourraient être une tribune formidable pour la prestation des produits qu'exige la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, plutôt que d'avoir à se rendre à Ottawa et à faire revenir les gens. Essayons de travailler à l'échelle régionale.

Pour en revenir à mon commentaire précédent, la situation évolue au Canada. Notre port, lorsqu'il sera créé, sera le quatrième en importance en Amérique du Nord. Ce n'est pas comme si nous étions un petit port d'une région éloignée qu'il faut surveiller parce qu'il y a possibilité d'outrage à l'environnement. Notre port fait partie de notre collectivité. Il n'y a pas lieu pour nous d'essayer de simplifier le règlement pour épargner quelques

mitigation possible. We understand what government wants, and that is the other part, we are agents of the federal Crown. Therefore, we would like to suggest that there is an opportunity for looking at how to deliver these assessment projects in these reviews of capital works. It is more effective, timelier and yields as good or better a product than we are getting today.

**Senator Tkachuk:** You talked about the transportation corridor. The federal government, over the years, has been spending quite a bit of money on infrastructure. Cities have benefited quite substantially by infrastructure spending. In the City of Saskatoon, there is a tremendous amount of activity over the last number of years from the way the government has decided to fund infrastructure projects. We have all kinds of transportation projects happening in our city to make transportation easier and more efficient. I have been coming to Vancouver for a long time for one reason or another. I find the traffic in Vancouver terrible for a city this size. It is a tragedy that the traffic moves so poorly here. I can understand people wanting to live in Shangri-La, but at the same time, there is a price to pay for so many people living in Shangri-La. When you talk about a transportation corridor, what has the City of Vancouver done with the money that they received on infrastructure spending to make traffic easier, faster and more efficient from the ports? From which not only does Canada benefit, but the City of Vancouver, all the workers et cetera, benefit greatly. I do not really see an improvement. Maybe you can tell me whether they have got a plan themselves for moving traffic along that government can join in with, so we do not get involved in something that the City of Vancouver and protest groups say they do not want — and then pretty soon we are in a bad situation. Where does Vancouver, the region, want their highways? What do they want and how much will they contribute?

**Capt. Domaas:** Well, actually you make an interesting point. Being from the south side of the port, let me just spend a moment to talk about the terminology. When we talk about the City of Vancouver, it is actually a very small piece of the region. There are 21 municipalities here; that is why we are not seeing the flow. I live in New Westminster, the most traffic-calmed city in North America. However, it is the geographic centre of the Greater Vancouver Regional District. Through our regional policy, we have the Livable Region Strategic Plan, for instance, which is a great plan that talks about green space, quality of life and residential use, but does not have a transportation or an economic component in it. It is one of the aspects that we are looking forward to as the new amalgamated entity, to have a footprint for our port that is the same size as the regional district, to be able to talk about the transportation needs for the district. I believe that is probably one of the fundamental pieces that we would like to see — I speak for myself, not for my colleague — but

dollars. L'idée, c'est de se doter des meilleures installations en atténuant le plus possible les effets négatifs. Nous comprenons ce que veut le gouvernement, et c'est cela l'autre chose : nous sommes des mandataires de la Couronne fédérale. Par conséquent, nous aimerions dire que les examens des travaux d'immobilisations offrent l'occasion de se pencher sur la manière de réaliser ces projets d'évaluation. Cette façon de faire est plus efficace, prend moins de temps et donne un bon résultat ou un résultat encore meilleur que celui que nous obtenons à l'heure actuelle.

**Le sénateur Tkachuk :** Vous avez parlé de la voie de communication. Au fil des ans, le gouvernement fédéral a dépensé pas mal d'argent pour les infrastructures. Les villes ont profité largement des investissements en infrastructures. La ville de Saskatchewan a connu une activité fourmillante au cours des dernières années en raison de la manière dont le gouvernement a décidé de financer les projets d'infrastructure. Dans notre ville, il y a toutes sortes de projets de transport en cours qui visent à rendre les transports plus simples et plus efficaces. Je viens à Vancouver depuis longtemps pour une raison ou pour une autre. Je trouve que la circulation y est très pénible pour une ville de cette taille. Le fait que les déplacements soient si difficiles ici est une tragédie. Je comprends les gens de vouloir vivre à Shangri-La, mais en même temps, il y a un prix à payer pour que tant de gens puissent vivre à Shangri-La. Au sujet de la voie de communication, qu'a faite la ville de Vancouver avec l'argent destiné à l'infrastructure et qui devait rendre la circulation plus facile, plus rapide et plus efficace autour des ports? Les ports profitent non seulement au Canada, mais aussi à la ville de Vancouver, à tous les travailleurs, et cetera, ils sont un grand avantage. Je ne constate pas vraiment d'améliorations. Vous pouvez peut-être me dire si les représentants de la ville ont leur propre plan pour déplacer la circulation, plan dans le cadre duquel le gouvernement pourra se joindre à eux, de façon que nous ne participions pas à quelque chose que la ville de Vancouver et les groupes de protestation disent ne pas vouloir — pour nous retrouver rapidement dans une situation difficile. Où la ville de Vancouver et la région veulent-elles leurs autoroutes? Que veulent-elles et dans quelle mesure contribueront-elles?

**Capt Domaas :** Eh bien, en réalité, vous soulevez un point intéressant. Comme je viens de la région située au sud du port, permettez-moi de parler un instant de la terminologie. Lorsque nous parlons de la ville de Vancouver, nous parlons en fait d'une très petite portion de la région. Il y a ici 21 municipalités; c'est la raison pour laquelle nous ne voyons pas la circulation. Je vis à New Westminster, la ville où on a le plus modéré la circulation en Amérique du Nord. Cependant, il s'agit du centre géographique du district régional de Vancouver. Dans le cadre de nos politiques régionales, il y a le Plan stratégique d'habitabilité régionale, par exemple, qui est un plan extraordinaire qui parle d'espaces verts, de qualité de vie et d'usage résidentiel, mais qui n'a pas de volet transport ou économie. C'est l'une des choses auxquelles nous avons hâte, à titre d'organisation nouvellement fusionnée : nous avons hâte d'avoir une empreinte pour notre port qui soit de la même taille que le district régional, d'être en mesure de parler des besoins de transport pour l'ensemble du district. Je pense qu'il



we need less municipal government, or more consolidated municipal government in this region. Twenty-one municipalities is just not a regional model to look at in an integrated transportation system.

**Senator Tkachuk:** You talked about the Surface Transportation Board in the United States, which was sort of an intriguing idea. Is there a forum where users and service people do get together presently, even though it is not around a government board such as you talk about here?

**Capt. Houston:** Actually, there are several forums. Here in Vancouver, we have two organizations that do exactly that. One is the Western Transportation Advisory Council, WESTAC, of which most of the folks in the transportation field are members. They get together twice a year — all of us — and also many times a year on meetings and such. WESTAC will be presenting here either today or tomorrow.

The other one is the Greater Vancouver Gateway Council, GVGC, which both the Fraser and Vancouver Port Authorities are members. The Greater Vancouver Gateway Council produced a document in 2003 called “Major Commercial Transportation System.” It was the result of a study over about four or five years. Out of that came a plan for the major road network around the Lower Mainland. We believed that the GVGC would be the solution to many of the problems. We know that congestion here costs about \$1.3 billion a year. Now, we are happy to say, that most of the work in the provincial Gateway Program — and also a lot of the work in the Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative — actually is based upon that study that came from the GVGC. The GVGC, again, have rail, road, air and sea — the marine side. We are all members of the GVGC as well. Those are the four major groups on the West Coast for that type of activity.

**The Chairman:** I want to mention that section 5 of Canada Transportation Act contains the National Transportation Policy. This committee will be looking at amendments to this section in Bill C-11; we will be studying Bill C-11 soon. I thought I would let you know.

**Senator Zimmer:** Good morning, Captain Houston and Capt. Domaas. You are right, to be able to have an opportunity to see the operation yesterday on the water was very helpful. It gives us a good impression of what we are dealing with today.

Captain Houston, you indicated that you do planning and are now talking with the other three levels: road, rail and government. How far out do you long-range plan because you are talking

s’agit probablement de l’une des choses que nous souhaiterions le plus voir devenir réalité — je parle en mon nom, et non en celui de mon collègue —, mais nous avons besoin d’un gouvernement municipal moins présent, ou encore d’un gouvernement municipal mieux regroupé dans la région. Vingt et une municipalités ne forment tout simplement pas un modèle permettant d’envisager un réseau de transport intégré.

**Le sénateur Tkachuk :** Vous avez parlé du Surface Transportation Board des États-Unis, et c’était en quelque sorte une idée intrigante. Y a-t-il un endroit où les utilisateurs et les fournisseurs de services se réunissent à l’heure actuelle, même si ce n’est pas un conseil gouvernemental comme celui dont vous avez parlé?

**Capt Houston :** En fait, il y a plusieurs tribunes. Ici, à Vancouver, il y a deux organisations qui font exactement cela. L’une de ces deux organisations est le Western Transportation Advisory Council, ou WESTAC, dont la plupart des gens qui oeuvrent dans le domaine du transport sont membres. Les membres de WESTAC se réunissent deux fois l’an — nous nous réunissons tous —, et aussi de nombreuses fois par année pour des réunions et ainsi de suite. WESTAC témoignera devant le comité aujourd’hui ou demain.

L’autre organisation est le Greater Vancouver Gateway Council, ou GVGC, dont le port du fleuve Fraser et le port de Vancouver sont membres. Le Greater Vancouver Gateway Council publiait en 2003 un document intitulé « Major Commercial Transportation System ». Le document a été publié à la suite d’une étude qui a duré entre quatre et cinq ans. On a tiré de ce document un plan concernant le réseau routier principal du Lower Mainland. Nous croyons que le GVGC serait la solution à de nombreux problèmes. Nous savons que les problèmes de circulation coûtent, dans la région, environ 1,3 milliard de dollars. À l’heure actuelle, nous sommes heureux de pouvoir dire que la majeure partie des travaux effectués dans le cadre du programme provincial de la Porte — ainsi qu’une grande partie des travaux effectués dans le cadre de l’Initiative de la porte et du corridor Asie-Pacifique — est fondée sur l’étude du GVGC. Le GVGC, encore une fois, s’occupe du transport ferroviaire, routier, aérien et maritime — le volet maritime. Nous sommes tous membres du GVGC aussi. Il y a quatre groupes principaux sur la côte Ouest pour ce genre d’activité.

**La présidente :** Je tiens à signaler que l’article 5 de la Loi sur les transports au Canada contient la Politique nationale en matière de transports. Le comité va examiner les amendements proposés de cet article dans le cadre du projet de loi C-11; nous allons bientôt examiner le projet de loi C-11. J’ai pensé vous le signaler.

**Le sénateur Zimmer :** Capitaine Houston, monsieur Domaas, bonjour. Vous avez raison : l’occasion que nous avons eue hier de voir comment les choses se passent sur l’eau a été très profitable pour nous. Cela nous a donné une bonne idée de ce dont nous nous occupons aujourd’hui.

Capitaine Houston, vous avez indiqué que vous effectuez vos activités de planification en collaboration avec les trois autres organisations, avec lesquelles vous communiquez maintenant : les

about speeding up the process of approval? How in-depth do you discuss those plans with your other partners: rail, surface, and especially the federal government?

**Capt. Houston:** That is a very interesting question. When we put a piece of infrastructure on the ground — such as you saw yesterday being built out at Deltaport — that is there for about 100 years. Therefore, we have to have a fair idea of what the business will be over the next 15, 20 or 25 years to make sure we can get a return on that particular investment. We need to be able to plan around 15 to 20 years with a fair amount of certainty. After that, it is kind of impossible to tell what will happen. Our planning horizon is based, from the business perspective, on that 15 to 20 years, but knowing our infrastructure will be there for around 80 to 100 years.

**Senator Zimmer:** In addition to that, once you have done the planning, you indicated that the federal government sometimes could speed up the process. Is that mainly because of regulations? Is that affected by different regulations that are changed by acts of parliament? What would slow that process down if you are communicating 10 to 15 years out?

**Capt. Houston:** In Canada, we have probably the most complex environmental system anywhere in the Western world and maybe even beyond that. It is an extremely convoluted and complex process. It is very rigorous and we have to have rigour. We are talking about the environment and future generations. Nobody would want to try to make this a less rigorous process, but we have to do the process twice. We have a provincial government, and we are affecting some of the provincial sphere of influence. Therefore, we have to do the environmental process with the provincial government. It is then done again by the federal government because we are either in federal waters, or we are a federal agency et cetera. There is a harmonized process, but it is not what you and I would believe is harmonized. Harmonized to me would be that we give the same information to both parties and together they assess it, try to fix it or look at it to see if there is any mitigation requirement. That is not what happens. One government body processes it, waits until the results are given, sends it to the other level of government, and then they do it all over again.

That one berth, which you saw yesterday, took us over three years to get approval to build. It is very difficult. For our customers, who are paying for this infrastructure, they are on a very slow road: maybe this will get approved and maybe it will

organisations responsables du réseau routier et du réseau ferroviaire, ainsi que les gouvernements. Combien de temps à l'avance faites-vous des plans à long terme, puisque vous parlez d'accélérer le processus d'approbation? Dans quelle mesure discutez-vous des détails de ces plans avec vos partenaires : les organisations du transport ferroviaire, du transport de surface, et, surtout, le gouvernement fédéral?

**Capt Houston :** C'est une question très intéressante. Lorsque nous mettons sur pied l'infrastructure — comme celle que vous avez pu voir en construction hier à Deltaport — cette infrastructure va être là pendant environ 100 ans. Par conséquent, nous avons une assez bonne idée de l'activité commerciale qui va s'y dérouler au cours des 15, 20 ou 25 prochaines années pour nous assurer de rentabiliser cet investissement. Nous devons pouvoir planifier pour 15 ou 20 ans avec suffisamment de certitude. Il est en quelque sorte impossible de prévoir ce qui va se passer après. Notre horizon de planification est fondé, du point de vue des affaires, sur cette période de 15 à 20 ans, mais nous savons que notre infrastructure a une durée de vie de 80 à 100 ans.

**Le sénateur Zimmer :** De plus, une fois que vous avez fait les plans, vous avez mentionné que le gouvernement fédéral accélère parfois le processus. Est-ce principalement en raison des règlements? Le processus est-il touché par différents règlements qui sont modifiés par des lois du Parlement? Qu'est-ce qui pourrait ralentir le processus, si vous continuez de communiquer pendant 10 à 15 ans?

**Capt Houston :** Le système environnemental du Canada est probablement le plus complexe du monde occidental, et peut-être même au-delà. C'est un processus extrêmement complexe et compliqué. Il est très rigoureux, et nous devons faire preuve de rigueur. Il s'agit de l'environnement et des générations futures. Personne ne voudrait essayer de rendre le processus moins rigoureux, mais nous devons le suivre deux fois. Il y a un gouvernement provincial, et nos activités ont une incidence sur certaines sphères d'influence provinciale. Ainsi, nous devons suivre le processus environnemental avec le gouvernement provincial. Nous le faisons ensuite avec le gouvernement fédéral, soit parce que nos activités ont lieu dans des eaux fédérales, soit parce que nous sommes un organisme du gouvernement fédéral, et cetera. Il existe un processus harmonisé, mais ce n'est pas ainsi que vous et moi le décrivions. Pour moi, le processus serait harmonisé si nous donnions les mêmes renseignements aux deux parties et qu'elles l'évaluaient ensemble, qu'elles essayaient de régler le problème ou de l'examiner pour voir s'il faut prendre des mesures d'atténuation. Ce n'est pas comme ça que les choses se passent. L'un des deux gouvernements traite l'information, attend les résultats, puis les transmet à l'autre gouvernement, qui recommence tout depuis le début.

Il nous a fallu plus de trois ans pour obtenir l'approbation nécessaire pour construire le poste de mouillage que vous avez vu hier. C'est très difficile. Nos clients, qui paient pour cette infrastructure, sont engagés dans une voie très lente : leur projet

not. That is not what industry needs. They need to understand with a fair amount of certainty where we are heading in timeframes.

**Senator Zimmer:** I understand about 65 per cent of the exports handled at the port is by rail. I lead into a question whereby I heard a conversation yesterday that you are advised that a train will arrive into the port. In doing so, you will hire maybe a hundred workers to get ready for that train to arrive. The train does not show up and you are left with a hundred workers standing there and no train. What relationships do you have with the railway, and what is done at that point? Is there a penalty that the railway pays? Is there an incentive or do they just say, "Sorry, we just did not make it. We will send a train in the near future"? My question is does it happen and if it does and the workers are there, what can you do within the limits of power that you have?

**Capt. Houston:** The circumstances arise exactly like you say, and there are all sorts of reasons why trains do not arrive on time. It is a very complicated business. They work very closely together to try to avoid these types of issues. Recently, they went into a system in Vancouver called co-production, where they will run on each other's lines, et cetera, to try to avoid those very circumstances. We can influence, but we cannot demand. The Vancouver Port Authority is very much affected by what goes on within any of the service providers. That is why when we talk about a revised national transportation policy with some benchmarks, monitoring and ability, it is to bring accountability to everybody in this. I am not just picking on railroads, but referring to anybody in the service industry who is not living up to their commitments. There needs to be some ability for censure or whatever by the rest of the industry, who are equally being affected. You are right, we will hire three or four gangs of longshoremen, and the train does not turn up, so now we have just paid several thousand dollars to have them stand by. It is a huge problem.

Coupled with that, though, is winter in Canada. I believe this is probably the worst winter that I have seen in this business. Since November, we have either had gales, freezing rain or snow. There were two avalanches yesterday on the rail system. It is a very complex business, and we have to mitigate those types of complications with service delivery. It is what you can actually do and commit to that is the important aspect.

**Senator Zimmer:** There are the acts of God that you have just described, but there are also some other relationships and situations that occur. Is there anything that we can do in

va peut-être être approuvé, peut-être pas. Cela ne répond pas aux besoins de l'industrie. Celle-ci a besoin de savoir, avec une certitude raisonnable, où nous nous dirigeons et quel est notre calendrier.

**Le sénateur Zimmer :** D'après ce que je sais, environ 65 p. 100 des exportations qui passent par le port arrivent par train. Je dis ça pour amener une question que je veux vous poser et qui découle d'une conversation au cours de laquelle j'ai entendu dire, hier, qu'on vous avise lorsqu'un train va arriver dans le port. Lorsque cela se produit, vous embauchez peut-être 100 travailleurs de façon à être prêts pour l'arrivée du train. Si le train n'arrive pas, vous êtes pris avec 100 travailleurs qui sont là et qui n'ont pas de train à décharger. Quelle est votre relation avec la société ferroviaire, et que faites-vous lorsque cela se produit? La société ferroviaire paie-t-elle une amende? Y a-t-il une mesure d'incitation, ou des représentants du chemin de fer ne font-ils que dire, « Désolés, le train n'a tout simplement pas pu se rendre. Nous vous en enverrons un autre bientôt »? Ma question est la suivante : est-ce que cela se produit, et, le cas échéant, lorsque les travailleurs sont sur place, qu'est-il en votre pouvoir de faire?

**Capt Houston :** La situation se présente exactement comme vous l'avez décrite, et il y a toutes sortes de raisons pour lesquelles les trains n'arrivent pas à l'heure. C'est une entreprise très compliquée. Les sociétés ferroviaires travaillent en étroite collaboration pour essayer d'éviter ce genre de problèmes. Récemment, elles ont adopté un système à Vancouver qu'on appelle la coproduction, et qui permet à une société ferroviaire d'utiliser les lignes d'une autre, et ainsi de suite, afin d'essayer d'éviter la situation même que vous décriviez. Nous pouvons influencer les décisions, mais nous ne pouvons rien exiger. Ce qui se passe chez un fournisseur de services a des conséquences importantes pour le port de Vancouver. C'est la raison pour laquelle lorsque nous parlons de réviser la politique nationale en matière de transport et de l'assortir de points de repère, d'un processus de suivi et de capacité, l'objectif est de responsabiliser tous les intervenants. Je ne m'en prends pas uniquement aux sociétés ferroviaires; je parle de tous les intervenants du secteur des services qui ne respectent pas leurs engagements. Il faut qu'il y ait une capacité de censure ou quelque chose du genre par le reste de l'industrie, qui est également touché. Vous avez raison, nous embauchons trois ou quatre groupes de débardeurs, et lorsqu'un train n'arrive pas, nous nous retrouvons à déboursier des milliers de dollars pour garder les débardeurs en attente. C'est un énorme problème.

Cependant, ce qui s'ajoute à cela, c'est l'hiver canadien. Je pense que c'est probablement le pire hiver depuis que je travaille dans le domaine. Depuis novembre, il n'y a que du vent, de la pluie verglaçante et de la neige. Hier, deux avalanches ont enseveli la voie ferrée. Nos activités sont très complexes, et nous devons atténuer les effets de ce genre de problèmes qui nuisent à la prestation des services. Ce qui est important, c'est ce qu'on fait et ce à quoi on s'engage réellement.

**Le sénateur Zimmer :** Il y a les catastrophes naturelles que vous venez de décrire, mais il y a aussi d'autres relations et d'autres situations qui se produisent. Y a-t-il quoi que ce soit que nous

legislation to enhance that or improve the communication with the railways and ports, anything we can do through legislation to help you?

**Capt. Houston:** I am not sure that legislation is the way to do it. For instance, almost two years ago, the Port of Vancouver signed a cooperative agreement with CPR; and Fraser River Port Authority signed one about four or five months after that as well; we talk about how we will work together, service deliveries together. A regime that is done by willing partners is much more powerful than a regulated regime. I would like to try to encourage the others in the industry to have similar types of agreement with each other.

**Senator Zimmer:** Captain Domaas, you mentioned in your report that your containers have dropped from 373,000 TEUs in 2005 down to 95,000 TEUs and the reason for that is that ships are coming in now that require deeper water facilities. Is there anything you can do, or do you have any plans to be able to accommodate that? Do you have any plans to create a deeper water facility in your port or will you just have to deal with it the way it is?

**Capt. Domaas:** That is a very interesting question. First off, let me just preface some remarks. By coming together, we are actually building a full service port. Capt. Houston made a great description of the almost unlimited capacity of the current Port of Vancouver facilities. However, not every ship that will come to the Greater Vancouver Gateway will be a 6,000-, 8,000- or 9,000-TEUs service. Our port believes, and we have seen borne out, that as the size of ship goes up, the time alongside takes a little longer as there is more handling. There will be a set of cargoes that will be high value, which will want a value-added service. That is very much what we are trying to put in place, so we will be niching for ships. We will be adding more water in the river. We can get to a deeper ship, but we will max out at about 5,000 TEUs per ship.

Our port is interesting in that the terminal at Fraser Surrey Docks is within two miles of the Thornton CN yard and with co-production, container trains are able to be loaded on dock and be in Eastern Canada in five days. Therefore, it is quite a high level of service that will attract a small customer with high-value goods paying a premium for the service. Again, that builds out the gateway as a full level of services: bulk, high volume and high value.

**Senator Zimmer:** Is there anything the federal government can do to help your situation?

**Capt. Domaas:** Yes. One of the challenges that we have as the existing port authority is that there is the maintenance dredging regime that goes on to keep the bed of the river in equilibrium

puissions faire, au chapitre de la législation, pour améliorer cela ou améliorer la communication avec les sociétés ferroviaires et les ports, pouvons-nous vous aider par un quelconque moyen législatif?

**Capt Houston :** Je ne suis pas convaincu que ce soit une bonne idée d'avoir recours à une loi. Il y a près de deux ans, par exemple, le port de Vancouver a signé une entente de collaboration avec CPR, et le port du fleuve Fraser en a signé un environ quatre ou cinq mois après; nous discutons de la manière dont nous allons travailler ensemble, offrir les services ensemble. Un régime qui est l'œuvre d'un partenaire soucieux de collaborer est beaucoup plus puissant qu'un régime instauré par un règlement. J'aimerais encourager les autres intervenants de l'industrie à conclure des ententes semblables les uns avec les autres.

**Le sénateur Zimmer :** Capitaine Domaas, vous mentionnez dans votre rapport que le nombre de conteneurs a chuté de 373 000 EVP en 2005 à 95 000 EVP, et que cela est attribuable au fait que les navires d'aujourd'hui exigent des installations en eaux plus profondes. Y a-t-il quelque chose que vous puissiez faire, ou avez-vous des plans pour remédier à cela? Avez-vous des plans de création d'une installation en eau plus profonde dans votre port, ou allez-vous tout simplement devoir composer avec les installations actuelles?

**Capt Domaas :** C'est une question très intéressante. Permettez-moi tout d'abord de faire quelques observations. Avec la fusion, ce que nous faisons, c'est que nous nous dotons d'un port offrant un service complet. Capt Houston a très bien décrit la capacité presque illimitée des installations actuelles du port de Vancouver. Cependant, ce ne sont pas tous les navires qui vont arriver à la Porte d'entrée du Grand Vancouver qui viendront décharger 6 000, 8 000 ou encore 9 000 EVP. Nous croyons que le temps à quai et les activités de manutention augmentent avec la taille du navire. Cela s'est avéré. Il y aura un ensemble de frets de grande valeur, pour lequel on demandera un service à valeur ajoutée. C'est en grande partie ce que nous essayons de mettre sur pied, alors nous allons viser une catégorie particulière de navires. Nous allons ajouter de l'eau dans le fleuve. Nous pouvons accueillir un bateau qui exige des eaux plus profondes, mais nous allons être limités à environ 5 000 EVP par navire.

Notre port est intéressant en ce que le terminal de Fraser Surrey Docks est situé à moins de deux milles de la gare de triage du CN à Thornton, et, grâce à la coproduction, on peut charger les trains de conteneurs sur les quais et ils peuvent être dans l'est du Canada en cinq jours. Il s'agit donc d'un service de niveau assez élevé, qui va intéresser les petits clients qui veulent faire transporter des biens de grande valeur et qui sont prêts à payer plus cher pour ce service. Encore une fois, cela fait que la porte d'entrée offre un éventail complet de services : les marchandises en vrac, le volume élevé de marchandises et les marchandises de grande valeur.

**Le sénateur Zimmer :** Y a-t-il quoi que ce soit que le gouvernement fédéral puisse faire pour vous aider?

**Capt Domaas :** Oui. L'un des défis auquel fait face le port à l'heure actuelle concerne le dragage d'entretien qu'on fait pour maintenir l'équilibre du lit de la rivière entre les digues de façon à

between the dikes to mitigate damage from high flows. Now, a piece of that is certainly about making trade and transportation occur. However, another piece of that work is still about protecting people in the floodplain. We have made the case for a number of years about that the current program. It is about a \$10-million dredging program that, through the sale of sand, we are able to recover about \$6.5 million of that. We have maintained that that \$3.5 million is a public good that should be funded from the public purse. By freeing up that money, it adds another \$3.5 million because we are not-for-profit. Therefore, all of our net income from one year becomes capital the next year; that then becomes more capital that we, the new port, can put into road, rail and infrastructure on terminals.

**Senator Mercer:** Thank you both for being here, and thank you also for the hospitality at the port yesterday. It was very informative.

I want to follow up on the transportation issue of the ground transportation, which Senator Tkachuk brought up. I, too, have been coming to Vancouver for many years with various hats on. I have always been fascinated and frustrated with the lack of a highway system here. With the 2010 Olympics soon upon us, I am still amazed that there is no highway from the airport to downtown. It seems to me that every time we talk about transportation in British Columbia — or ground transportation — we get bogged down in environmental concerns. You have brought up the number of municipal units involved, and the map in your presentation demonstrates the number. How will you get around this? To me, this is critical. You have managed to do it out at Roberts Bank, but you have created a whole new infrastructure. Where does the highway go if there is no other highway system with which to connect?

**Capt. Houston:** That is a very good observation. That is actually what the whole question of the South Fraser Perimeter Road is about. It is exactly that issue. The federal and provincial governments are putting some money into that. I believe, as the Port Vancouver, we will probably have to put something into it as well. It will connect Deltaport along the Fraser River to Highway 1 to allow the road traffic to move outside of the community. The amount of traffic is a huge problem, but this road would bypass that area and provide easy access to the freeway.

We work individually with the municipalities that we affect; certainly the Port of Vancouver and with the City of Vancouver to improve that Knight Street corridor, which is the one you probably drive down from the airport. We have put several million dollars into helping relieve the congestion on that road. This is something you will find port authorities doing in the future much more. Certainly, an amalgamated port authority, I hope, would start to consider their affect on the communities around them. Building the marine infrastructure is not difficult

atténuer les dommages causés par le débit élevé. Assurément, on fait cela en partie pour permettre le commerce et les transports. Cependant, on le fait aussi en partie pour protéger les gens de la plaine d'inondation. Ce sont des choses que nous faisons valoir depuis un certain nombre d'années au sujet du projet actuel. Il s'agit d'un programme de dragage d'une valeur d'environ 10 millions de dollars, dont nous sommes en mesure de récupérer environ 6,5 millions de dollars en vendant le sable. Nous soutenons que les 3,5 millions de dollars qui restent sont investis pour le bien de la population, et qu'ils devraient donc provenir des fonds publics. En libérant cette somme, on ajoute 3,5 millions de dollars, puisque nous sommes une organisation sans but lucratif. Ainsi, l'ensemble de notre revenu net pour une année est intégré au capital pour l'année suivante; cela fait donc plus de capital que nous, les responsables du nouveau port, pouvons investir dans les routes, les voies ferrées et l'infrastructure des terminaux.

**Le sénateur Mercer :** Merci à vous deux d'être ici, et merci aussi de votre accueil dans le port, hier. La visite a été très instructive.

Je veux revenir sur la question du transport de surface, qu'a abordée le sénateur Tkachuk. Moi aussi, je viens à Vancouver depuis de nombreuses années pour y jouer différents rôles. J'ai toujours été fasciné, en même temps que frustré, par l'absence d'un réseau routier ici. Les Olympiques de 2010 arrivant à grands pas, je trouve encore incroyable qu'il n'y ait pas de grandes routes entre l'aéroport et le centre-ville. Il me semble que chaque fois que nous parlons de transport en Colombie-Britannique — ou de transport de surface —, nous sommes bloqués par les enjeux environnementaux. Vous avez soulevé la question du nombre de municipalités qui participent au processus, et la carte que vous avez présentée pendant votre exposé illustre le nombre de municipalités. Comment allons-nous régler ce problème? À mon avis, c'est un problème fondamental. Vous êtes parvenu à le régler à Roberts Bank, mais vous avez mis sur pied toute une nouvelle infrastructure. Où mènera la route, s'il n'y a aucun autre réseau routier auquel la raccorder?

**Capt Houston :** C'est une très bonne observation. En fait, c'est à cela que tient toute la question de la route périphérique sur la rive sud du fleuve Fraser. Le problème est exactement celui que vous avez décrit. Les gouvernements fédéral et provinciaux investissent certaines sommes dans ce projet. Je crois que le port de Vancouver devra aussi contribuer. Cette route va relier Deltaport et la route 1 en longeant le fleuve Fraser de façon à détourner la circulation à l'extérieur de la collectivité. La circulation est un problème énorme, mais cette route permettrait de contourner le secteur et offrirait un accès direct à l'autoroute.

Nous travaillons avec chacune des municipalités touchées par nos activités; assurément, le port de Vancouver travaille avec la ville de Vancouver à l'amélioration du couloir de la rue Knight, qui est probablement celle que vous avez empruntée pour venir ici à partir de l'aéroport. Nous avons investi plusieurs millions de dollars pour tenter de remédier au problème de congestion sur cette route. C'est quelque chose que vous allez voir les ports faire beaucoup plus à l'avenir. Assurément, j'espère qu'une administration portuaire fusionnée commencera à tenir compte

nowadays. Terminals are so valuable that we get inundated with offers from other companies wanting to invest in the terminals with us. It leaves us with the capacity, then, to start thinking about the arterial routes that lead into the port.

You are right; there is no highway system that comes right downtown. The Knight Street corridor is the one that carries the brunt of the container traffic. Of course, with the rail, there is a bunch of grade crossings all over the rail system in the Lower Mainland, which affects the traffic as well. Many of those need to have overpasses and such. Those are the ways that we will do it. Plus, as a coordinated port working with the Greater Vancouver Regional District, we can amalgamate, I hope, their Livable Region Strategic Plan and, as Capt. Domaas said earlier, with a transportation section and an economic section in that plan.

**Capt. Domaas:** We need, and Capt. Houston alluded to it earlier, the big dream, the big picture to provide to the citizens of this region. I am sure if you have not got it, the librarian can provide it, but the Province of British Columbia's strategic action plan for infrastructure lays out about 30 years of infrastructure needed in this region. It includes the South Fraser Perimeter Road, the North Fraser Perimeter Road and bridge crossings. Unfortunately, because the province is talking about the B.C. gateway and the federal government is talking about the Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative, yet they have not actually brought that together and told people that that is the same project, we find that as projects in the region come forward, people see them as one-offs; for instance, the North and South Fraser Perimeter Roads. In my community, there was a huge push during the municipal elections last year to ensure the South Fraser Perimeter Road was built, so we would not need the North Fraser Perimeter Road. Well, in this region, it is not a case of either/or in this infrastructure. It all has to be built, and that is where the new port authority — back to hopes that Capt. Houston and I have for the new entity — has the opportunity to be a leader in bringing the public education campaign forward. However, this is a bundle of infrastructure and policy initiatives; it is not pick and choose from a menu.

**Senator Mercer:** I wish you a lot of luck with that because it seems, to me, that it will be the stumbling block. I sympathize with you; I come from Halifax, where one of our piers is isolated in the south end of the city and the traffic has to come through city streets to get their containers out.

de l'effet de ses activités sur les collectivités qui l'entourent. Construire l'infrastructure maritime est facile aujourd'hui. Les terminaux sont si rentables que nous sommes submergés d'offres d'autres entreprises qui veulent investir dans les terminaux avec nous. Cela a donc pour effet que nous sommes capables de commencer à réfléchir au sujet des voies de communication qui mènent au port.

Vous avez raison; il n'y a pas de réseaux de routes qui aboutissent directement en ville. La majeure partie des marchandises qui arrivent dans des conteneurs passent par le couloir de la rue Knight. Bien entendu, il y a tout un tas de passages à niveau dans le réseau ferroviaire du Lower Mainland, ce qui a aussi une incidence sur la circulation. Il faudrait construire des échangeurs et ce genre de choses pour bon nombre des passages à niveau. C'est comme ça que nous allons faire les choses. En outre, comme port coordonné travaillant avec le district régional de Vancouver, nous pourrions intégrer, j'espère, le Plan stratégique d'habitabilité régionale de cette organisation, et, comme Capt. Domaas l'a dit auparavant, doter ce plan d'une section sur les transports et d'une section sur l'économie.

**Capt. Domaas :** Il faut que nous fassions part, comme le Capt. Houston l'a dit plus tôt, du grand rêve, de l'ensemble du projet aux citoyens de la région. Je suis convaincu que, si vous ne l'avez pas, le bibliothécaire peut vous le fournir, mais le plan d'action stratégique en matière d'infrastructure de la Colombie-Britannique prévoit les besoins d'infrastructure de la région pour environ 30 ans. Il porte sur la route périphérique sur rive sud du fleuve Fraser, sur celle sur la rive nord et sur les traversées de pont. Malheureusement, vu que la province parle de la porte d'entrée de la Colombie-Britannique et que le gouvernement fédéral parle de l'Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique, les gouvernements n'ont pas encore regroupé leurs efforts et dit à la population qu'il s'agit d'un seul et même projet, et nous constatons que les gens de la région voient les projets comme des projets indépendants; par exemple, les routes périphériques sur les rives nord et sud du fleuve Fraser. Dans ma collectivité, aux élections municipales de l'an dernier, on a exercé beaucoup de pressions pour s'assurer que la route périphérique sur la rive sud du fleuve Fraser allait être construite, pour que nous n'ayons pas besoin de la route périphérique sur la rive nord. Eh bien, dans la région, la question n'est pas de choisir entre telle ou telle infrastructure. Il faut tout construire, et c'est à cet égard que la nouvelle administration portuaire — nous en revenons à l'espoir que le Capt. Houston et moi entretenons de voir la création d'une nouvelle organisation — a l'occasion de jouer un rôle de chef de file en organisant la campagne de sensibilisation publique. Cependant, il s'agit d'un ensemble d'initiatives stratégiques et en matière d'infrastructure; ce n'est pas un menu dans lequel on peut choisir.

**Le sénateur Mercer :** Je vous souhaite bonne chance en ce qui concerne cette question, parce que, à mon avis, ce sera la pierre d'achoppement. Je suis de votre côté; je viens de Halifax, et l'un de nos quais est isolé à l'extrémité sud de la ville, ce qui fait que les conteneurs doivent passer par les rues de la ville.

I do want to switch to one of my other hats as a member of the Standing Senate Committee on Agriculture and Forestry. A constant complaint, which we have heard from producers of pulse products, is the lack of availability of containers; empty containers on the Prairies, in particular; and that they ship many of the products to Vancouver to be repackaged in containers here. When they get containers, they are not in the condition necessary for shipping such products as lentils, chickpeas and all the other pulse products, which we produce so well on the Prairies. Perhaps you could address that issue. I continue to ask people if we have enough containers, hopper cars, and railcars mainly because we produce railcars in my province. I am interested in selling more, but I continue to get the answer that there are enough. Well, if there are enough, they obviously are not on the Prairies where they need to be for people to package pulse products to get them to the Port of Vancouver to ship them overseas.

**Capt. Houston:** It is a very complicated issue. I am not trying to avoid your question because I just do not know the answer. We have been working with the railroads for about 10 years on this very issue, and with the producers in the Prairies to try to help them out with exactly this problem. I cannot answer it for you, I really do not know. I am sure somewhere in your travels you will be meeting with the two national railroads that provide that service. I am not qualified to answer it for you.

**Capt. Domaas:** Just to build on Capt. Houston's comment, I believe it does beg the question: What does transportation look like in Canada in the future? Clearly, we have two mismatched plans at the moment. The Prairie farmers would love to see the unit trains stop and provide them with containers. Conversely, in our gateway, we see many industries, such as forestry, consolidating their entire inventory because there are empty containers here. Therefore, it may be a question of where the inventory goes and how we direct it back and addressing that. Going back to Capt. Houston's comment, this is the kind of work that we have to do with the railways to understand how the supply chain will look and operate.

**Senator Mercer:** I will continue to ask everybody this question until somebody actually gives me an answer because it is tough enough farming without running into the problem of not being able to get the product in good condition to the marketplace.

I want to switch for a moment to security, two different kinds of security. I was interested, as I looked at a map of Roberts Bank, how isolated it is; it sticks out there. I made the comment yesterday that, from a security point of view, it is good news because it is isolated. However, I also live on the coast, so I know

Je veux, pendant un instant, jouer mon rôle de membre du Comité sénatorial permanent de l'agriculture et des forêts. Une plainte qui revient constamment, que nous avons entendu formuler par les producteurs de légumineuses, c'est le manque de conteneurs disponibles, de conteneurs vides dans les Prairies, surtout, et le fait qu'ils expédient une bonne partie de leurs produits ici, à Vancouver, où ces produits sont emballés et placés dans des conteneurs. Lorsque les producteurs reçoivent les conteneurs, ceux-ci ne sont pas en état de servir au transport de produits comme les lentilles, les pois chiches et toutes les autres légumineuses que nous produisons en abondance dans les Prairies. Vous pourriez peut-être vous attacher à ce problème. Je demande toujours aux gens si nous disposons de suffisamment de conteneurs, de wagons trémies et d'autorails, surtout parce que nous en construisons dans ma province. Je serais intéressé à en vendre davantage, mais on me répond toujours qu'il y en a suffisamment. Eh bien, s'il y en a suffisamment, ceux-ci ne se trouvent de toute évidence pas dans les Prairies, où on en a besoin pour emballer des légumineuses, les expédier dans le port de Vancouver et les envoyer à l'étranger.

**Capt Houston :** C'est une question très compliquée. Je n'essaie pas d'éviter de répondre à votre question, parce que je ne connais tout simplement pas la réponse. Nous travaillons sur ce problème avec les sociétés ferroviaires depuis environ dix ans, ainsi qu'avec les producteurs des Prairies, pour essayer d'aider ces derniers à régler le problème même que vous avez décrit. Je ne peux pas vous répondre, je ne connais vraiment pas la réponse. Je suis convaincu qu'à un moment ou à un autre de vos voyages, vous allez rencontrer les représentants des deux sociétés ferroviaires nationales qui offrent ce service. Je ne possède pas les qualifications nécessaires pour vous répondre.

**Capt Domaas :** Simplement pour ajouter quelque chose aux commentaires de le Capt Houston, je pense que cela nous pousse à nous poser la question suivante : quelle sera la situation dans le domaine des transports au Canada dans l'avenir? Il est clair, à l'heure actuelle, que nous avons deux plans divergents. Les agriculteurs des Prairies aimeraient voir les trains-blocs s'arrêter pour leur fournir des conteneurs. À l'inverse, à notre porte d'entrée, nous voyons de nombreux secteurs, par exemple le secteur des forêts, mettre ensemble tous ses produits, parce qu'il y a ici des conteneurs vides. Ainsi, c'est peut-être une question de savoir où vont les produits et comment nous les renvoyons, ainsi que de régler ce problème. Pour en revenir aux commentaires de Capt Houston, c'est le genre de travail que nous devons effectuer avec les sociétés ferroviaires, afin d'avoir une idée du fonctionnement futur de la chaîne d'approvisionnement.

**Le sénateur Mercer :** Je vais continuer à poser la question à tout le monde jusqu'à ce que quelqu'un me donne une réponse, parce que c'est déjà assez difficile d'être agriculteur sans avoir à faire face au problème de mettre en marché un produit en bon état.

J'aimerais passer au thème de la sécurité pour un instant, les deux différents types de sécurité. J'ai trouvé intéressant, lorsque j'ai jeté coup d'œil sur la carte de Roberts Bank, de constater à quel point l'endroit est isolé; c'est remarquable. J'ai fait ce commentaire hier, selon lequel, du point de vue de la sécurité,

what the ocean can do. We have seen what it can do around the world with tsunamis and hurricanes. What protection do you have at Roberts Bank for forces of nature such as tsunamis and hurricanes? Even though it looks high, it is not really that high in comparison to what the ocean can do.

**Capt. Houston:** That is another excellent question, senator. When we planned the infrastructure out there — I believe 1992 or 1993 — we did some extension work on seismic events. It was one of the reasons we chose Roberts Bank. Roberts Bank was originally just a subsurface island. It is a rocky island surrounded by sand. We chose that deliberately because of the seismic issue, rather than the protection it would give.

As far as tsunamis are concerned, we are blessed here in British Columbia in the Lower Mainland because we are protected by Vancouver Island. Vancouver Island is a breakwater for us. It is the same usually during the winter storms et cetera. The fetch — the distance that the wind can move the water — is reduced because of Vancouver Island. Therefore, the minor wave action and such that we get here inside is much less than they would get elsewhere. If there was a tsunami here because of some event offshore, we would see abnormal tides, high tides and that sort of phenomena, but it is unlikely that we would see a very large wave coming in.

**Senator Mercer:** Fortunately, you do not live in Victoria.

I was also impressed by the number of parks that you have along the Port of Vancouver yesterday when we were out on the boat. While it is very nice and seems to be used by many of the local residents, it does put people in close proximity to your fence and to products and containers that are just inside the fence. What are you doing to protect the security of the containers and vice versa? What special measures have you taken there?

**Capt. Houston:** The international standards for port security — which came out July 1, two years ago, I believe — make the port authorities responsible for their area. In the case of the Vancouver Port Authority, that includes the roads, rails, bridges, overpasses and so forth. The responsibility for the terminal security lies with the terminal operator. We have been working with the terminal operator because we do not want 25 different systems within the Port of Vancouver. We have, in fact, developed a single, unified system for everybody. We have provided cameras and other equipment and technology.

In fact, over the next five years, the Port of Vancouver will spend about \$31 million on enhancing our security system and making our road system much better in terms of operations and security. We are blessed at the Port of Vancouver with a security chief who believes that security needs to enhance

c'est une bonne chose que le terminal soit isolé. Cependant, je vis sur la côte, alors je sais ce que l'océan peut faire. Nous l'avons vu, partout dans le monde, avec les tsunamis et les ouragans. De quelle protection disposez-vous, à Roberts Bank, contre les forces de la nature comme les tsunamis et les ouragans? Même si ça semble être élevé, ce n'est pas très haut quand on pense à ce que l'océan peut faire.

**Capt Houston :** C'est une autre excellente question, sénateur. Lorsque nous avons planifié l'infrastructure à cet endroit — je crois que c'était en 1992 ou en 1993 — nous avons fait une analyse exhaustive au sujet des tremblements de terre. C'est l'une des raisons pour lesquelles nous avons choisi Roberts Bank. À l'époque, Roberts Bank n'était qu'un haut-fond. Une sorte d'île rocheuse entourée de sable. Nous avons fait ce choix délibérément, en fonction des possibilités de tremblement de terre, plutôt que de la protection que l'endroit offrirait.

En ce qui concerne les tsunamis, nous avons beaucoup de chance dans le Lower Mainland, parce que nous sommes protégés par l'île de Vancouver. L'île de Vancouver est comme une digue pour nous. De la même manière, elle nous protège durant l'hiver parce qu'il y a des tempêtes, et ainsi de suite. La portée — la distance à laquelle le vent peut faire se déplacer l'eau — est réduite grâce à l'île de Vancouver. Ainsi, les vagues qui arrivent jusqu'ici sont beaucoup plus petites que celles qu'on peut voir ailleurs. S'il y avait un tsunami à cause d'un événement au large, nous aurions des marées anormales, des marées hautes et ce genre de chose, mais il est improbable qu'une très grosse vague vienne jusqu'ici.

**Le sénateur Mercer :** Heureusement, vous ne vivez pas à Victoria.

Le nombre de parcs adjacents au port de Vancouver m'a aussi impressionné, hier, lorsque nous avons fait un tour sur le bateau. C'est très joli, et il semble que beaucoup de gens d'ici se rendent dans ces parcs, mais, en même temps, les gens sont près de vos clôtures et des produits et des conteneurs qui se trouvent juste à l'intérieur de ces clôtures. Que faites-vous pour assurer la sécurité des conteneurs et vice versa? Quelles mesures spéciales avez-vous prises?

**Capt Houston :** Les normes internationales sur la sécurité des ports — publiées, je crois, il y a deux ans, le 1<sup>er</sup> juillet — rendent les administrations portuaires responsables de leur terrain. Dans le cas du port de Vancouver, il s'agit des routes, des voies ferrées, des ponts, des échangeurs et ainsi de suite. La responsabilité de la sécurité du terminal relève de l'exploitant de celui-ci. Nous avons travaillé avec l'exploitant du terminal, parce que nous ne voulons pas avoir 25 systèmes différents dans le port de Vancouver. En fait, nous avons élaboré un seul système, unifié, pour tous. Nous avons fourni des caméras et d'autres pièces d'équipement et outils technologiques.

En réalité, au cours des cinq prochaines années, le port de Vancouver va investir environ 31 millions de dollars pour l'amélioration du système de sécurité et pour rendre le réseau routier beaucoup plus efficace au chapitre des activités et de la sécurité. Nous avons la chance d'avoir un chef de la sécurité qui



operations, not deter from them. There is a very complex electronic system that guards with cameras and so on, which are monitored.

**Senator Mercer:** Is it centralized?

**Capt. Houston:** Yes, it is. It is centralized in Canada Place. We use the operation centre there — it already existed — and that is where, collectively, it is monitored.

**Senator Mercer:** From that office in Canada Place, can they observe every fence and entranceway to all of the various aspects of the ports in Vancouver?

**Capt. Houston:** All the ports within the Port of Vancouver's district, yes. I believe we have over 300 cameras altogether.

**Senator Adams:** Thanks for coming. My first question is about the huge problem you say we have with transportation right now. You said, I believe, to Senator Tkachuk, that Canada needs a national transportation policy. Are you talking about other countries? You are not talking about only Canada. Are you talking about Asia and the United States, that you have difficulty between shipping?

**Capt. Domaas:** No, I believe we are talking about building a Canadian policy that will be more responsive to what we see offshore. When Capt. Houston and I visited China the last two times with the minister's trade trips — because it is a controlled economy — they are building the roads, rail and infrastructure at a rapid rate, all with government support. It was very clear from the statements they and the carriers made, that Asia is doing all they can to provide the cheapest goods possible for the world market. The carriers are doing all they can to bring the goods here as cheaply as possible. However, if the goods get to the store and there is a \$5 or \$10 premium on them that the consumers are unhappy with, it is the Canadian infrastructure system that will have to be accountable for that. Therefore, our comments are: Let us build the policy in Canada that will encourage all the levels of government, all the departments of government to focus on this need. Otherwise, the very taxpayers that are funding the system will be hampered and not given what they expect.

**Senator Adams:** How will you go about it? Will the Government of Canada have to say that we need to work with another country and make a policy?

**Capt. Houston:** Senator Adams, I believe the changes in the national transportation policy would be a matter for Canada. We believe we need accountability within its service providers, be it the port, road, rail or whoever. It is to provide a mechanism because that accountability is not there today. Accountability would go a long way toward answering questions, such as

pense que s'occuper de la sécurité doit permettre d'améliorer les activités, et non nuire à celles-ci. Nous avons un système informatique très complexe pour la surveillance, avec des caméras et ainsi de suite, et on surveille ce qui se passe à l'aide de ces caméras.

**Le sénateur Mercer :** Le système est-il centralisé?

**Capt Houston :** Oui. Il est centralisé, et il se trouve à la Place du Canada. Nous utilisons le centre des opérations qui se trouve là-bas — et qui existait déjà — et c'est là que nous effectuons la surveillance d'ensemble.

**Le sénateur Mercer :** À partir de ce bureau de la Place du Canada, les personnes responsables peuvent-elles surveiller ce qui se passe près de chaque clôture et de chaque entrée de toutes les différentes installations des ports de Vancouver?

**Capt Houston :** Tous les ports qui font partie du district du port de Vancouver, oui. Je pense que nous avons, au total, plus de 300 caméras.

**Le sénateur Adams :** Merci d'être venus. Ma première question concerne l'énorme problème en matière de transport auquel vous dites que nous faisons face en ce moment. Vous avez dit, je crois, au sénateur Tkachuk, que le Canada a besoin d'une politique nationale en matière de transport. Parlez-vous d'autres pays? Vous ne parlez pas seulement du Canada. Parlez-vous de l'Asie et des États-Unis, des problèmes que vous connaissez, entre deux endroits?

**Capt Domaas :** Non, je pense que nous parlons d'élaborer une politique canadienne qui permettra de mieux réagir à ce que nous voyons à l'étranger. Lorsque Capt Houston et moi avons visité la Chine les deux dernières fois que nous avons participé aux voyages d'affaires du ministre — parce qu'il s'agit d'une économie dirigée — on construit là-bas des routes, des voies ferrées et des infrastructures à un rythme soutenu, tout cela avec le soutien du gouvernement. Il était clair, d'après les déclarations des représentants du gouvernement et des transporteurs, que l'Asie fait tout ce qu'elle peut pour mettre sur le marché mondial les produits les moins chers possible. Les transporteurs font de leur mieux pour expédier leurs produits ici à moindres frais. Cependant, si les produits coûtent 5 \$ ou 10 \$ de plus en magasin et que les consommateurs en sont mécontents, c'est le système d'infrastructure du Canada qui devra rendre des comptes. Nos commentaires sont donc les suivants : élaborons la politique canadienne qui encouragera tous les ordres de gouvernement, tous les ministères à se concentrer sur ce besoin. Sinon, on fera du tort aux contribuables qui financent le système, et on ne leur donnera pas ce à quoi ils s'attendent.

**Le sénateur Adams :** Comment allez-vous faire? Le gouvernement du Canada devra-t-il dire que nous devons travailler avec un autre pays et élaborer une politique?

**Capt Houston :** Sénateur Adams, je pense que d'apporter des modifications à la politique nationale en matière de transports relève du Canada. Nous croyons que nous devons rendre responsables les fournisseurs de services, que ce soit les ports, les organisations chargées du réseau routier ou du réseau ferroviaire ou qui que ce soit d'autre. Il s'agit de prévoir un

Senator Mercers' about railcar delivery, consistency and the question about ordering longshoremens when the infrastructure does not turn up to make it work, those types of issues. These issues are very much an internal Canadian issue, but I would certainly recommend that we examine other countries' national policies to make sure we get the best of breed if we will be changing it at all.

**Capt. Domaas:** On that topic of policy, senator, it is a bit bold of us, but we should be asking the question: Just because we have done things in the past, are they the right things to do in the future? We commented previously that both of us report to Transport Canada; they make no bones that they are a regulator. However, our act says that we are to facilitate trade. How do we facilitate trade when we report to a person who wants, not to put the handcuffs on, but certainly to have a very tight set of rules? We have actually contemplated over coffee whether or not we are reporting to the right minister. Should we, as ports, report to Foreign Affairs and Economic Trade Canada? This is the type of question that if we had a policy discussion that was not focused on what the mode is, but what the outcome is, then we might have a much more interesting and productive discussion.

**Senator Adams:** I live in the Arctic, in Nunavut, and we now have concerns about climate change. I believe you people mostly come with goods between Manitoba and Saskatchewan and maybe other provinces. I just want to find about the future of climate change if you are talking about another 20-year plan to try to upgrade the transportation. I was up in the High Arctic in June; there is hardly any ice up there now. Now it is at Ellesmere Island that that perimeter of ice moves a little bit every year. In the future, instead of happening in the Arctic, it will move down to the East, between Halifax and Montreal or as far down as New York. Does climate change affect your company in the future? Will it reduce your costs? Maybe you do not go to those regions.

**Capt. Houston:** Senator Adams, I think it is fair to say that both the ports are very concerned about sustainability, the environment and climate change. In fact, we briefed our board on climate change just recently. I believe the ports are in a unique position to be able to make some of the changes that need to be made. If we look at the new direction from the federal government on air quality, for instance, I know that the ports here in the Lower Mainland have done a lot of work with companies that provide biodiesel to reduce emissions. We have done a lot of work. In fact, we helped fund a company that developed an additive for diesel oil — burned in deep sea shipping — which reduced its noxious emissions by 50 per cent.

mécanisme, parce que cette responsabilisation n'existe pas à l'heure actuelle. Ce processus de responsabilisation permettrait de répondre en grande partie aux questions comme celles du sénateur Mercer au sujet des livraisons par autorail et de la constance, ainsi qu'à la question au sujet des débardeurs, lorsque l'infrastructure ne fonctionne pas, et ce genre de problème. Ces problèmes forment un dossier qui relève tout à fait du Canada, mais je recommanderais certainement que nous examinions les politiques nationales d'autres pays pour nous assurer de puiser aux meilleures sources si nous allons modifier quoi que ce soit.

**Capt Domaas :** En ce qui concerne les politiques, sénateur, c'est peut-être un peu osé de notre part, mais nous devrions poser la question suivante : simplement parce que nous avons fait certaines choses dans le passé, est-ce que c'est ça qu'il faut faire dans l'avenir? Nous avons indiqué déjà que nous relevons tous deux de Transports Canada; il s'agit d'un organisme de réglementation, et on ne s'en cache pas. Cependant, notre loi prévoit que nous facilitons le commerce. Comment faciliter le commerce lorsque nous relevons d'une personne qui souhaite non pas mentotter qui que ce soit, mais certainement définir un ensemble très strict de règles? Nous nous sommes demandé, en prenant le café, si nous relevions du bon ministre. Les administrations portuaires devraient-elles relever d'Affaires étrangères et Commerce international Canada? C'est le genre de question qui, si nous avons une discussion sur les politiques qui était axée non pas sur le mode, mais sur le résultat, pourrait donner lieu à une discussion beaucoup plus intéressante et productive.

**Le sénateur Adams :** Je vis dans l'Arctique, au Nunavut, et nous nous préoccupons en ce moment des changements climatiques. Je pense que vous transportez surtout des produits entre le Manitoba et la Saskatchewan, et peut-être d'autres provinces. Je ne veux que savoir ce que seront les changements climatiques dans l'avenir, lorsque vous parlez d'un autre plan de 20 ans visant l'amélioration des transports. Je me suis rendu dans le Grand Nord en juin; il n'y a pratiquement aucune glace là-bas maintenant. Aujourd'hui, c'est à l'île d'Ellesmere que la banquise se déplace un peu chaque année. À l'avenir, plutôt que de se produire dans l'Arctique, cela va se produire dans l'est, entre Halifax et Montréal, ou même aussi au sud que New York. Est-ce que les changements climatiques vont avoir une incidence sur les activités de votre entreprise dans l'avenir? Est-ce qu'ils vont faire diminuer vos dépenses? Peut-être n'allez-vous pas dans ces régions.

**Capt Houston :** Sénateur Adams, je pense qu'il est juste de dire que les deux ports sont très préoccupés par la durabilité, l'environnement et les changements climatiques. En fait, nous avons tout récemment organisé une séance d'information sur les changements climatiques à l'intention des membres de notre conseil d'administration. Je crois que les ports sont dans une position unique qui leur permet d'effectuer certains des changements qu'il faut faire. Prenons par exemple la nouvelle directive du gouvernement fédéral au sujet de la qualité de l'air; je sais que les ports du Lower Mainland ont beaucoup travaillé avec les entreprises qui fournissent le biodiesel à réduire les émissions. Nous avons fait beaucoup de travail. En fait, nous avons

In fact, one of the shipping companies that runs out of Vancouver now uses the additive in all their ships. We use it on the docks and on the terminals.

We just recently, at the Port of Vancouver, changed all our security cars over or will be changing them over to be hydrogen-fuelled. There is a lot we can all do. Many of the terminal operators are now using hybrid dock equipment. Some of those big gantries, which you saw yesterday, are massive; some of those are now hybrid. Just as a hybrid car, they run on batteries and, naturally, the movement of the goods generates the power for the battery. We all do whatever we can between us to make sure we are environmentally aware because we live in a very crowded area.

If we need any guidance on this whatsoever, we only have to look at Long Beach in Los Angeles to see what we do not want to be. Therefore it is important to put that equipment and those measures in place now to try to avoid those problems.

**Senator Adams:** We heard that in the future, in the United States, especially Seattle and San Francisco, they will have many ships that come from Asia. I heard from the department in Ottawa, that a company is taking over the ports, in the near future, for shipping from Asia. Do you ever have a problem with that kind of issue, or have you negotiated with any other companies from places such as Asia for shipping? Mostly, we are talking about Wal-Mart and Canadian Tire and so on. Now, you have millions of tonnes shipped to you from Asia every year. Do you see any future takeover or do you not have any problem with that issue?

**Capt. Houston:** If I understand your question, Senator Adams, it is about the ownership of the terminals and suchlike.

**Senator Adams:** Yes.

**Capt. Houston:** We do have that type of regime here in the Port of Vancouver, but you have to understand that the terminals and the port are owned by the port authority via the federal government. With respect to the United States and DP World buying ports in New York or anywhere in the United States, they were not buying the port, the terminal or infrastructure of any type. They were actually buying the operating lease to run the terminal. That is exactly what we have here in the Port of Vancouver.

Centerm, which is one of the container terminals you saw yesterday, is owned by the Port of Vancouver, but the lease to operate that terminal is owned by DP World from Dubai. They do not own any of the infrastructure whatsoever; that is all owned by the Canadian people.

contribué au financement d'une entreprise qui a mis au point un additif pour le carburant diesel — qu'on utilise dans le transport hauturier — qui a réduit ses émissions toxiques de 50 p. 100. En réalité, l'une des sociétés de transport maritime de Vancouver utilise maintenant l'additif pour tous ses navires. Nous l'utilisons sur les quais et dans les terminaux.

Tout récemment, au port de Vancouver, nous avons remplacé toutes nos voitures de patrouille de sécurité, ou nous allons les remplacer par des voitures à l'hydrogène. Il y a beaucoup de choses que nous pouvons tous faire. Beaucoup d'exploitants de terminaux utilisent maintenant de l'équipement hybride sur les quais. Certains de ces grands portiques, que vous avez vus hier, sont lourds; certains d'entre eux sont maintenant hybrides. Tout comme une voiture hybride, ils fonctionnent avec des batteries, et, naturellement, le déplacement des produits génère le courant qui permet de recharger la batterie. Nous faisons tous de notre mieux pour nous assurer de respecter l'environnement, parce que nous vivons dans une région très peuplée.

Si nous avons besoin de jeter un coup d'œil ailleurs pour nous guider, il suffit de jeter un coup d'œil du côté de Long Beach, à Los Angeles, pour voir dans quelle situation nous ne voulons pas être. Il est donc important de mettre cet équipement et ces mesures en place dès maintenant pour éviter ces problèmes.

**Le sénateur Adams :** Nous avons entendu dire que les États-Unis, et particulièrement Seattle et San Francisco, vont accueillir dans l'avenir de nombreux navires qui vont venir d'Asie. J'ai appris du ministère, à Ottawa, qu'une entreprise reprendra bientôt la direction des ports, pour le transport maritime en provenance de l'Asie. Est-ce que vous faites parfois face à des problèmes pour des raisons de cet ordre, ou avez-vous négocié avec d'autres entreprises d'endroits comme l'Asie au chapitre du transport maritime? Il s'agit surtout de Wal-Mart et de Canadian Tire, et ainsi de suite. À l'heure actuelle, vous recevez des millions de tonnes de marchandises en provenance de l'Asie chaque année. Vous attendez-vous à une prise de contrôle, ou est-ce que cela ne pose aucun problème pour vous?

**Capt Houston :** Si je comprends bien votre question, sénateur Adams, elle porte sur la propriété des terminaux et ce genre de chose.

**Le sénateur Adams :** Oui.

**Capt Houston :** Ce genre de régime existe, ici, dans le port de Vancouver, mais vous devez savoir que les terminaux et le port sont la propriété de l'administration portuaire par l'intermédiaire du gouvernement fédéral. En ce qui concerne les États-Unis et le fait que DP World achète des ports à New York ou ailleurs aux États-Unis, la société n'a pas acheté le port, le terminal ou une quelconque infrastructure. Elle a conclu un contrat de location-exploitation pour le terminal. C'est exactement ce qui se passe dans le port de Vancouver.

Centerm, qui est l'un des terminaux à conteneurs que vous avez vus hier, est la propriété du port de Vancouver, mais c'est DP World, de Dubaï, qui détient le contrat d'exploitation du terminal. La société ne possède aucune des infrastructures; celles-ci sont la propriété du peuple canadien.

**Senator Dawson:** I will be asking a question that has probably been asked for the last hundred years in this committee. The major complaints yesterday were about CN and CP, and how we make the railway companies accountable for the way they service the ports and the way they cooperate with the city. When we write the report, it is probably one of the questions we will have to address. When you get to your concluding point, if you had to make recommendations of what we should have in our report, feel free at the end maybe to conclude on a few high points because we will have to make difficult choices on what we prioritize. However, for us, it is becoming an issue where the railway companies are not cooperating with the end users, be they the operators, and are not cooperating with the port authorities. What can we, as a committee, recommend to the government to make them more accountable?

**Capt. Houston:** Senator Dawson, that is exactly what we are suggesting with a review of the national transportation policy. It is not just railroad: Every member of that supply chain needs to be accountable; every single person who is involved needs to be accountable; and every company that is involved in that supply chain needs to be accountable to each other and to their customers. That is possibly what all of us over the years have lost sight of. As Allan mentioned, we are not-for-profit. We are economic generators, so everything we do gets ploughed back in to the system. However, many of the others in the system are actually publicly-traded companies or privately-owned companies, and they have a different outlook. That is why I believe the amalgamated port can go a long way to influencing some of the behaviours. We are seeing a change. The head of CP Rail — not the current, not Fred Green, but Rob Ritchie before him — said to me one day, “We never ever worry about CP not supporting the growth at the Port of Vancouver.” He said, “You are our only port outlet in Canada. As you grow, we have to grow.” I feel that the very agreement that we have signed with each other is them starting to realize that they need to be accountable to people such as ourselves, other providers in the system and their customers. Therefore, I believe you will see that that change is coming. However, again, we would go back to changes or a recreation of a new national transportation policy to cement that into legislation.

**Senator Dawson:** My colleague Senator Mercer talked about the containers and asked where they are. There has been talk, and we have heard in committees over the last few months, about electronic identification of containers. That would facilitate the sharing of information between the train, port authorities and terminal operators. They would know the container's location and, most likely, depending on how the system works, the container's contents or if it is available but not being delivered to

**Le sénateur Dawson :** Je vais poser une question que le comité pose probablement depuis 100 ans. Les plaintes les plus importantes que nous avons entendues hier concernaient le CN et le CP, et on se demandait comment rendre les sociétés ferroviaires responsables de leur manière de servir les ports et de collaborer avec la ville. Lorsque nous rédigerons notre rapport, c'est probablement l'une des questions qu'il nous faudra aborder. Lorsque vous en arriverez à votre conclusion, si vous aviez à formuler des recommandations concernant ce qui devrait figurer dans notre rapport, sentez-vous bien à l'aise peut-être à la fin de tirer des conclusions au sujet de quelques points importants, parce que nous allons avoir de la difficulté à faire certains choix et à établir les priorités. Cependant, pour nous, le problème est en train de devenir le suivant : les sociétés ferroviaires ne collaborent pas avec les utilisateurs finaux, qui peuvent être les exploitants, ni avec les administrations portuaires. Qu'est-ce que le comité peut recommander au gouvernement pour les responsabiliser?

**Capt Houston :** Sénateur Dawson, c'est exactement ce que nous suggérons lorsque nous proposons de réviser la politique nationale en matière de transport. Il ne s'agit pas seulement des sociétés ferroviaires : tous les intervenants de la chaîne d'approvisionnement doivent être responsables, chacune des personnes qui y participe doit être responsable, et toutes les entreprises qui participent à la chaîne d'approvisionnement doivent être responsables les unes face aux autres et face à leurs clients. C'est peut-être ça que nous avons tous perdu de vue au fil du temps. Comme Allan l'a mentionné, nous sommes des organisations sans but lucratif. Nous sommes des moteurs économiques, ce qui fait que toutes nos activités ont des répercussions sur le système. Cependant, bon nombre des autres intervenants du système sont en fait des sociétés cotées en bourse ou des entreprises privées, et elles adoptent un point de vue différent. C'est la raison pour laquelle je crois que la fusion des ports peut avoir une influence importante sur certaines attitudes. Nous voyons du changement. Le président de CP Rail — pas le président actuel, Fred Green, mais Rob Ritchie, qui était là avant lui — m'a dit un jour : « Nous ne nous soucions jamais de ce que le CP ne soutienne pas la croissance du port de Vancouver. » Il a ajouté : « Vous êtes le seul port auquel nous avons accès au Canada. Notre croissance doit être adaptée à la vôtre. » Je pense que l'entente même que nous avons conclue tient à ce que les représentants de cette société ont commencé à prendre conscience du fait qu'ils doivent être responsables face à des gens comme nous, les autres fournisseurs du système, et face à leurs clients. Je pense donc que vous allez voir des changements se produire. Cependant, encore une fois, nous en reviendrions à des modifications de la politique nationale en matière de transport ou à une refonte de celle-ci pour inscrire cela dans la loi.

**Le sénateur Dawson :** Mon collègue, le sénateur Mercer, a parlé des conteneurs et il vous a demandé où ces conteneurs se trouvent. Au cours des derniers mois, il y a eu des discussions au sujet de l'identification électronique des conteneurs, et nous avons entendu parler de cela au cours de réunions des comités. Ce mécanisme faciliterait l'échange de renseignements entre les sociétés ferroviaires, les ports et les exploitants de terminaux. On saurait où se trouve un conteneur, et, fort probablement, selon

the Western farmers. However, at least we will know its location. Is there any work being done or are you participating in trying to develop that system?

**Capt. Houston:** Yes. In fact, we made a presentation to Transport Canada and other levels of government just recently in Ottawa about that very thing. We call it our dashboard because it is just like the dashboard of a car. It has lots of information and a choice of what we want to see. The movement and goods of containers — where they are — is all part of that program. The information is known today. You do not actually need electronic tags on the container. It is just that together we need to share the information that each of us has and the picture is there, the information is there. We just need to translate it better.

**Capt. Domaas:** If I could go back and just build on that, Capt. Houston hits a point, which we should reiterate, in that we are working closer and closer with all members and partners in the supply chain. To go back to this new paradigm in Canada, I am not sure that we will be able to regulate anybody to do anything. It is about building the economic supply chain and drive people by what is in it for them, their value in it. That is why we are working very hard to focus on the supply chain — and actually if you read the Province of British Columbia Strategic Plan, it focuses on the supply chain. We are getting away from directing people, but instead looking at economic incentives to bring in people.

**Senator Dawson:** You mentioned, Captain Houston, that 65 per cent of the goods are transported country-wide and 35 per cent locally. Is that historically stable? Has it always been around 65 per cent to 35 per cent?

**Capt. Houston:** It fluctuates depending on which terminal we are talking about. That is the average figure. At Deltaport, where you were yesterday, the percentage may be near 50/50, but the average for the port comes out around 65 per cent.

**Senator Dawson:** Historically, it is been the same amount.

**Capt. Houston:** It is in that range.

**Senator Dawson:** You also mentioned that 94 per cent of what you get here goes to Canada.

**Capt. Houston:** Yes.

le fonctionnement du système, on saurait ce qu'il contient et on saurait qu'il est disponible, mais qu'on ne l'a pas envoyé aux fermiers de l'Ouest. Cependant, nous saurons au moins où il se trouve. Est-ce qu'on travaille à cela, ou participez-vous à une tentative d'élaboration d'un système du genre?

**Capt Houston :** Oui. En fait, nous avons présenté un exposé aux représentants de Transports Canada et d'autres ordres de gouvernement, tout récemment, à Ottawa, exactement sur ce sujet. Nous appelons ce système notre tableau de bord, parce que c'est exactement comme le tableau de bord d'une voiture. Le système offre l'accès à toutes sortes de renseignements et un choix quant à ce que nous voulons faire afficher. Le déplacement des produits et des conteneurs — l'endroit où ils se trouvent — tout cela fait partie du programme. On dispose déjà de ces renseignements à l'heure actuelle. Il n'est pas nécessaire d'apposer des étiquettes électroniques sur les conteneurs. Il suffit que nous échangions les renseignements que chacun d'entre nous possède, et nous aurons une idée de la situation, nous aurons accès à l'information. Il ne s'agit que de mieux la traduire.

**Capt Domaas :** Si vous me permettez de revenir là-dessus pour ajouter quelque chose; Capt Houston formule une idée importante que nous devrions répéter, lorsqu'il dit que nous travaillons en collaboration de plus en plus étroite avec tous les intervenants et les partenaires de la chaîne d'approvisionnement. Pour en revenir à ce nouveau paradigme au Canada, je ne suis pas convaincu que nous allons être en mesure de forcer quiconque à faire quoi que ce soit par voie réglementaire. L'enjeu consiste à créer la chaîne d'approvisionnement économique et à motiver les gens en leur parlant de leurs intérêts, des avantages pour eux. C'est la raison pour laquelle nous travaillons très dur à mettre l'accent sur la chaîne d'approvisionnement — et vous avez pu constater, si vous avez lu le plan stratégique de la Colombie-Britannique, que celui-ci met l'accent sur la chaîne d'approvisionnement. Nous délaissions l'idée de dire aux gens quoi faire, pour envisager plutôt des mesures d'incitation économiques.

**Le sénateur Dawson :** Capitaine Houston, vous avez mentionné que 65 p. 100 des produits sont transportés à l'échelle du pays, et 35 p. 100, à l'échelle locale. Est-ce que ces chiffres demeurent stables? Est-ce que ça a toujours été autour de 65 p. 100 et 35 p. 100?

**Capt Houston :** Ces chiffres varient en fonction du terminal dont nous parlons. Il s'agit de moyennes. À Deltaport, où vous étiez hier, la proportion est peut-être d'environ 50 p. 100 pour chacune des deux catégories, mais la moyenne pour l'ensemble du port tourne autour de 65 p. 100.

**Le sénateur Dawson :** Ça a toujours été les mêmes proportions par le passé?

**Capt Houston :** C'est dans ces eaux-là.

**Le sénateur Dawson :** Vous avez aussi indiqué que 94 p. 100 des marchandises qui arrivent dans le port vont au Canada.

**Capt Houston :** Oui.

**Senator Dawson:** However, when you say it goes to Canada, that means it goes to an inland port. Does anybody care where it goes after it leaves the inland port? If they did, they might realize that some of that 94 per cent would be sent out East and from there, south to the United States. Does anybody follow that trend? Does anybody have statistics on how much of that 94 per cent stays in Canada and how much of it goes down to the U.S.?

**Capt. Houston:** Actually, we do try to collect that information. It was very difficult information to get because many of these containers that come in are not full of one shipper's goods. Many shippers do not have enough goods to fill a container, so they put them through what they call a consolidation centre. They try to get the right number of people to fill a box. It then comes in at this end and is deconsolidated. Some of that may be bound for Canada, some of it may be bound for the United States, and this is where the system becomes very complex in trying to track it. I do not know of anybody who is actually tracking that. The railroads will be able to tell you. For instance, when we say 6 per cent of our traffic is going to the United States, they have a figure that is much higher of transporter cargo that they are carrying. That is because they are collecting it from the consolidation or deconsolidation centres. It is a very complex issue.

**Senator Dawson:** I was also impressed by the security measures and the fact that you were sharing with parks and other utilizers. One of them is the heliport and the floater airplanes where, when we go to any airport, we are searched. We check our baggage. We are not allowed to go in with our shampoo. We get on those planes, they weigh our baggage, they put it in the plane and then they leave. You could have anything in the baggage because nobody, from what I saw, is checking anything that is happening with that baggage. Then you have 20 potentially flying bombs and nobody would have any control. They are flying over your containers and your cruise facilities. There is — from what I saw yesterday — very little or possibly no control whatsoever, such as Canadian Air Transport Security Authority, CATSA, or Transport Canada maintains in airports. They are your partners and your clients. Do you not feel a little insecure, because the rest of the system is very secure? That, at least, seems to be a bit of a weak point.

**Capt. Houston:** Actually, you are right. The Coal Harbour Airport, which you saw yesterday, is the third largest airport in B.C. after the airports in Vancouver and Victoria, so it is a very large airport. I am sorry; I am just totally unaware of what Transport Canada's regulations are for domestic flights of that

**Le sénateur Dawson :** Cependant, lorsque vous dites qu'elles vont au Canada, cela signifie qu'elles arrivent dans un port intérieur. Est-ce que quelqu'un se soucie de l'endroit où elles aboutissent après avoir quitté le port intérieur? Si on vérifiait, on pourrait se rendre compte que, de ces 94 p. 100, une partie de la marchandise est acheminée dans l'Est, puis, à partir de là, au sud vers les États-Unis. Est-ce que quelqu'un suit ce qui se passe? Y a-t-il quelqu'un qui recueille des données statistiques sur la proportion de ces 94 p. 100 de marchandises qui restent au Canada et sur la proportion qui aboutit aux États-Unis?

**Capt Houston :** En fait, nous essayons bien d'obtenir cette information. Ce sont des renseignements très difficiles à obtenir, puisque beaucoup des conteneurs qui arrivent dans le port ne contiennent pas que les produits d'un seul expéditeur. Il y a beaucoup d'expéditeurs qui n'envoient pas suffisamment de marchandises pour remplir un conteneur, alors ils les font passer par ce qu'on appelle un centre de groupage. On essaie ensuite de mettre ensemble les marchandises d'un nombre suffisant d'expéditeurs pour remplir un conteneur. Puis le conteneur arrive ici, et on procède au dégroupement. Une partie de la marchandise peut être destinée au marché canadien, une autre, au marché américain, et c'est là que le système devient très complexe lorsqu'il s'agit d'effectuer le suivi des marchandises. Je ne connais personne qui effectue ce suivi. Les sociétés ferroviaires pourront vous répondre. Lorsque nous disons, par exemple, que 6 p. 100 de notre trafic est à destination des États-Unis, leurs chiffres sont très gonflés par rapport à la réalité, en ce qui concerne les marchandises transportées. Cela tient au fait qu'ils obtiennent ces chiffres des centres de groupement et de dégroupement. C'est un problème très complexe.

**Le sénateur Dawson :** J'ai aussi été impressionné par les mesures de sécurité et par le fait que vous échangez avec les parcs et avec d'autres utilisateurs. Parmi ceux-ci, il y a l'héliport et les hydravions, et, lorsque nous nous rendons dans un aéroport donné, on nous fouille. Nous enregistrons nos bagages. Nous ne sommes pas autorisés à monter à bord avec une bouteille de shampoing. Nous montons à bord d'avions, on pèse nos bagages, on les met à bord, et l'avion décolle. Nous pourrions apporter n'importe quoi dans nos bagages, parce que personne, d'après ce que j'ai vu, ne vérifie ce qui se passe avec les bagages. Il peut donc y avoir 20 bombes dans les airs, et personne ne peut rien y faire. Ces avions passent au-dessus de vos conteneurs et de vos installations qui servent à accueillir les bateaux de croisière. Il y a — d'après ce que j'ai vu hier — très peu de contrôle ou peut-être même pas de contrôle du tout, comme celui qu'exerce dans les aéroports l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, l'ACSTA, ou Transports Canada. Ce sont vos partenaires et vos clients. N'avez-vous pas l'impression qu'il y a un peu un manque de sécurité dans le port, puisque le reste du système est très sécuritaire? Cela, du moins, semble être un petit point faible.

**Capt Houston :** En fait, vous avez raison. À l'aéroport de Coal Harbour, que vous avez vu hier, est le troisième en importance de la Colombie-Britannique, après ceux de Vancouver et de Victoria; c'est donc un très gros aéroport. Je suis désolé. Je ne connais tout simplement pas le règlement de Transports Canada en ce qui

type. There is a limit to how much the Vancouver Port Authority can do. Transport Canada does that, and obviously they should be able to answer that question for you. I am afraid I cannot.

**Senator Dawson:** I will probably be asking that question because it did surprise me as sort of a weak link in the security system.

**Capt. Houston:** Yes. In fact, I would encourage you to ask them because the helicopters fly directly over my office.

**Senator Dawson:** I will name you when I ask the question.

**Senator Eyton:** I want to pick up, first of all, on your proud statement that the Vancouver Port Authority owns all the land; there are leases that apply, but you own the land. You also mentioned that you own the entire infrastructure. Therefore, in effect, what we see is owned by the Vancouver Port Authority and operated by other privileged individuals — judging on the price people pay to operate companies recently. There has got to be some sort of a breakdown on that. We had a fascinating tour of Deltaport yesterday. We realized that, in, say, a 10-year time frame, somebody has put together a very impressive facility with all kinds of equipment and magnificent cranes — very impressive.

The Vancouver Port Authority would not own all of that equipment. It would not own the cranes, for example, or else the prices people pay to operate companies do not make any sense; \$2 billion or \$3 billion or \$4 billion is not simply the right to operate it. It must include equipment and facility. Therefore, I wonder if you could describe for me the two aspects in that regard. When I look at all that stuff, what is the split of ownership and responsibility? How do the operator and the port cooperate to make decisions on new equipment, new gantry changes and so on? It seems to me that they both have to be involved.

**Capt. Houston:** Historically, the Port of Vancouver, used to buy the cranes and put them on the terminal, but those were historical reasons because we were a Crown corporation. Before that, we were a harbour commission. We were only able to issue five-year leases. There was never the ability for an operating company to get a return on that investment if it was only for a five-year period. Now, we have the ability to hand out 60 year leases, so it has made it a much better investment climate for the terminal operator.

Today, the ground — the terminal grounds itself — and sometimes the administration building is provided by the Vancouver Port Authority. The equipment, cranes, gantry cranes and all the stuff that you see running around on the terminal is the province, it is owned by the terminal operator.

concerne les vols intérieurs de ce genre. Ce que peut faire le port de Vancouver est limité. Transports Canada s'occupe de cela, et, évidemment, les représentants de ce ministère devraient être en mesure de vous répondre. J'ai bien peur de ne pouvoir le faire moi-même.

**Le sénateur Dawson :** Je vais probablement poser cette question, parce que j'ai été étonné de voir ce qui est en quelque sorte un point faible du système de sécurité.

**Capt Houston :** Oui. En fait, je vous encourage à leur poser la question, parce que les hélicoptères passent directement au-dessus de mon bureau.

**Le sénateur Dawson :** Je citerai votre nom lorsque je poserai la question.

**Le sénateur Eyton :** Je veux revenir, tout d'abord, sur ce que vous avez déclaré fièrement : le port de Vancouver est propriétaire de tous les terrains; des baux de location s'appliquent, mais vous possédez le terrain. Vous avez aussi indiqué que vous possédez toute l'infrastructure. Ainsi, dans les faits, ce que nous voyons est la propriété du port de Vancouver, mais est exploité par d'autres gens privilégiés — si on en juge d'après le prix que les gens paient, ces jours-ci, pour exploiter des entreprises. Il doit y avoir une quelconque analyse sur ce sujet. Nous avons fait une visite fascinante à Deltaport hier. Nous avons pris conscience du fait que, en 10 ans, disons, on est parvenu à mettre sur pied des installations très impressionnantes, avec toutes sortes d'équipement et des grues magnifiques — ça été très impressionnant.

Le port de Vancouver ne peut être propriétaire de tout cet équipement. Il ne peut posséder les grues, par exemple, sinon le prix que les gens paient pour exploiter les entreprises n'ont aucun sens; deux milliards, trois milliards ou quatre milliards de dollars ne donnent pas seulement le droit d'exploitation. Il doit comprendre l'équipement et les installations. Par conséquent, je me demandais si vous pouviez me décrire les deux aspects à cet égard. En ce qui concerne toutes ces choses que j'ai vues, comment se partagent la propriété et la responsabilité? Comment l'exploitant et le port s'entendent-ils pour prendre des décisions au sujet des nouveaux équipements, du remplacement d'un portique et ainsi de suite? J'ai l'impression qu'ils doivent tous deux prendre part aux décisions.

**Capt Houston :** Autrefois, le port de Vancouver faisait l'acquisition de grues pour les terminaux, mais cela se passait comme ça à l'époque parce que nous étions une société d'État. Avant cela, nous étions une commission portuaire. Nous ne pouvions offrir que des baux de cinq ans. Aucun exploitant n'a été en mesure d'être rentable sur une période de cinq ans seulement. Aujourd'hui, nous pouvons offrir des baux de location de 60 ans, ce qui fait que le climat d'investissement est beaucoup plus intéressant pour un exploitant de terminal.

À l'heure actuelle, le terrain — le terrain des terminaux en soi — et parfois les bureaux de l'administration, sont fournis par le port de Vancouver. L'équipement, les grues, les portiques et tout ce que vous voyez dans un terminal de la province est la propriété de l'exploitant de terminal.

**Senator Eyton:** Can you help me now. I assume that if they are, for example, putting in a new gantry crane, the decision making has to be joint, does it not? They looked expensive — \$15 million, maybe \$20 million.

**Capt. Houston:** They cost about \$8 million.

**Senator Eyton:** Thirty-eight million dollars?

**Capt. Houston:** No, no, eight, just \$8 million.

**Senator Eyton:** Eight million dollars — oh, it is a bargain. I will buy one. The decision making has to be joint though, does it not? You are the landlord; you have responsibility for the overall operation. If they are putting in more cranes or a new berth, for example, how is that coordinated, how do you work together?

**Capt. Houston:** Putting in a new berth is an arrangement between us and the terminal operator. For instance, the work you saw going on yesterday is being provided by the Vancouver Port Authority. We will provide the berth. We will provide the backup land behind it. They will put the surface on, all the services that require electronics, et cetera, and the equipment to run it, so it is very much a joint venture. It is just a matter of negotiation as to where the split comes.

**Capt. Domaas:** Back to your question, senator, the terminal operators invariably bring a business case showing where the business opportunity is and what revenue streams come off that. Then, looking at the increase in the rent, ensuring that we make our internal rate of return, that is how the final decision is made.

**Senator Eyton:** Now, as an operator, I have a wonderful port, wonderful equipment, but are you satisfied with the state of your overall port facilities, those owned by the operators and those owned by yourselves? Are you satisfied with that state today or does it require significant new investment on the port, on the actual handling of the vessels when they come into berth, unloaded and then sent away? Are you satisfied that you can hold up your end of this supply chain?

**Capt. Domaas:** Capt. Houston made the comment — just before you arrived, unfortunately — that in this gateway, in particular, the terminals are the easiest part with the plans and the facilities in place today. Even including Prince Rupert, we believe the entire West Coast of British Columbia can provide capacity up to the year 2020. The difficulty is on the back side of the terminal connecting with the railways and the roads.

**Le sénateur Eyton :** Pouvez-vous m'éclairer? Je présume, par exemple, que si on installe un nouveau portique, il faut que la décision soit prise conjointement, n'est-ce pas? Ceux-ci avaient l'air de coûter cher — 15 millions de dollars, peut-être 20 millions de dollars.

**Capt Houston :** Ils coûtent environ huit millions de dollars.

**Le sénateur Eyton :** Trente-huit millions de dollars?

**Capt Houston :** Non, non, huit, seulement huit millions de dollars.

**Le sénateur Eyton :** Huit millions de dollars — oh, quelle aubaine! Je vais m'en acheter un. La décision doit être prise conjointement, n'est-ce pas? Vous êtes le locateur; vous êtes donc responsable de toute l'entreprise. Lorsqu'on installe de nouvelles grues ou qu'on construit un nouveau poste de mouillage, par exemple, comment coordonne-t-on cela, comment travaillez-vous ensemble?

**Capt Houston :** Pour construire un nouveau poste de mouillage, nous concluons une entente avec l'exploitant du terminal. Les travaux que vous avez vus hier, par exemple, sont effectués par le port de Vancouver. Nous allons fournir le poste de mouillage. Nous allons fournir le terre-plein qui se trouve derrière. L'exploitant va se charger de la pose du revêtement, de tous les services qui exigent des équipements électroniques, et ainsi de suite, ainsi que de l'équipement qui doit servir à l'exploitation; c'est donc vraiment une entreprise conjointe. Il s'agit tout simplement de négocier la répartition des responsabilités.

**Capt Domaas :** Pour revenir à votre question, sénateur, les exploitants de terminaux présentent chaque fois une analyse de rentabilisation décrivant l'occasion d'affaires et les recettes qui vont en découler. Nous prenons ensuite une décision finale en fonction de l'augmentation du loyer, en nous assurant de réaliser les profits prévus.

**Le sénateur Eyton :** Alors, comme exploitant, je dispose d'un merveilleux port, d'équipements fantastiques, mais êtes-vous satisfait de l'état de l'ensemble de vos installations portuaires, ou de celles qui appartiennent aux exploitants et de celles qui vous appartiennent? Êtes-vous satisfait de l'état actuel des installations, ou pensez-vous qu'il faudrait investir massivement dans le port, au chapitre de la manière dont on accueille les navires dans les postes de mouillage, dont on les décharge et dont on les renvoie? Êtes-vous convaincu de pouvoir tenir votre bout de la chaîne d'approvisionnement?

**Capt Domaas :** Capt Houston a formulé le commentaire — juste avant que vous arriviez, malheureusement — selon lequel, à cette porte d'entrée en particulier, les terminaux sont ce qu'il a de plus facile à gérer grâce au plan et aux installations en place à l'heure actuelle. Même en comptant Prince Rupert, nous pensons que toute la côte Ouest de la Colombie-Britannique peut offrir les capacités nécessaires jusqu'à l'an 2020. Le problème se situe plutôt derrière les terminaux, et tient au lien avec le réseau ferroviaire et le réseau routier.



**Senator Eyton:** I cannot help but say I was immensely impressed yesterday. It seemed to me that the business cut to its smallest features — although you have to have a facility — is mostly the logistics of handling all that stuff and getting it to the right place at the right time. We heard yesterday, at Deltaport, that in general the port would know about a vessel and its contents about 24 hours before the vessel arrived in port and that the logistical planning for that vessel would start 12 hours before arrived. It struck me that that really was not good enough, that, somehow or other, there should be more advanced planning than that. Picking up on your point, that really you are only part of the terminals, a kind of an easy part, where the harder part is to load the goods onto railcars or onto trucks as quickly as possible and to unload and get it on its way to the right destination as soon as possible. In a seamless set, you would know five days beforehand that a particular vessel was coming in loaded with certain destinations in mind. The railways and the trucking companies would have information shortly after that. You could all be planned kind of homogeneously, so that the loading was quick and efficient, and the railway cars or trucks could move out. To what extent do you cooperate with shippers, trucking companies and railway companies in that planning?

**Capt. Houston:** There is a very close cooperation between all those service providers. The trucking industry works after the goods are cleared because it is the local destinations with which the trucking industry deals. After those goods are cleared through customs, the trucks are there to pick that up. They know in advance when they expect that to happen, usually a day before, sometimes more.

**Senator Eyton:** Would they have the appropriate trucks there at the right time to pick it up?

**Capt. Houston:** Yes.

**Senator Eyton:** Generally, are you satisfied with the kind of linkage you have with the trucking industry?

**Capt. Houston:** Yes. The trucking industry has changed its model of operations considerably over the last 18 months; it runs much better. We used to have line-ups of three and four kilometres outside the gate because they would just come on the chance of something happening. That does not happen so much anymore.

The railroads are kept advised by the terminal operator when they know the ship is coming. They know four or five days out what is on that ship, and they know how much is bound for what destination. The system that you are describing is exactly what happens.

**Le sénateur Eyton :** Je ne peux m'empêcher de dire que j'ai été très impressionné hier. Il m'a semblé que l'entreprise, à la base — même s'il faut disposer d'installations — tient surtout à la logistique de la manutention de toute cette marchandise, et à la capacité de faire parvenir ces marchandises au bon endroit au bon moment. Nous avons entendu dire, hier, à Deltaport, que, en général, les responsables du port apprennent qu'un navire va arriver au port et prennent connaissance de son contenu 24 heures à l'avance, et que la planification logistique commence 12 heures avant que le navire n'arrive. Ce qui m'a frappé, c'est que ce délai n'est vraiment pas suffisant, et que, d'une manière ou d'une autre, on devrait pouvoir planifier plus longtemps d'avance. Pour reprendre votre idée, selon laquelle vous n'êtes responsable que d'une partie des activités dans les terminaux, en quelque sorte une partie simple — la partie plus complexe étant de charger les marchandises dans des autorails ou dans des camions le plus rapidement possible et de les décharger pour les envoyer vers la bonne destination le plus rapidement possible. Pour que tout soit fluide, vous devriez savoir cinq jours à l'avance qu'un navire donné va arriver dans le port et que les marchandises doivent aboutir à tel ou tel endroit. Les sociétés ferroviaires et le transport routier obtiendraient les renseignements peu après vous. Vous pourriez tous avoir des plans en quelque sorte homogènes, de façon que le chargement se fasse rapidement et efficacement, et que les trains ou les camions puissent partir. Dans quelle mesure effectuez-vous cette planification en collaboration avec les sociétés de transport maritime, le transport routier et le transport ferroviaire?

**Capt Houston :** Tous ces fournisseurs de services travaillent en collaboration très étroite. Le secteur du transport routier intervient après le dédouanement des marchandises, puisqu'il s'occupe des marchandises destinées au marché local. Après le dédouanement de ces marchandises, les camions sont là pour les prendre. Les entreprises de transport savent à l'avance quand des marchandises vont arriver, habituellement un jour à l'avance, parfois plus.

**Le sénateur Eyton :** Sont-ils prêts, avec les bons camions, pour récupérer les marchandises au bon moment?

**Capt Houston :** Oui.

**Le sénateur Eyton :** En général, êtes-vous satisfait des liens que vous entretenez avec le secteur du transport routier?

**Capt Houston :** Oui. C'est un secteur qui a considérablement modifié son modèle d'activité au cours des 18 derniers mois; il est maintenant beaucoup plus efficace. On voyait auparavant des files d'attente de trois ou quatre kilomètres à l'extérieur du port, parce que les entreprises de transport envoyaient des camions au cas où il se passerait quelque chose. Ce n'est plus le cas aujourd'hui.

Les exploitants de terminaux tiennent les sociétés ferroviaires au courant lorsqu'ils savent qu'un navire s'en vient. Ils apprennent quatre ou cinq jours à l'avance ce que contient le navire, et ils savent quelle quantité de marchandises doit aller vers telle ou telle destination. Le système que vous décrivez correspond exactement à ce qui se passe.

What you previously described sounds to me very much as though one of the terminal operators in a container terminal — maybe out at Deltaport yesterday — told what you they do. Ordering labour can only be done 12 hours in advance, and that may be what they were referring to, but, as far as organizing the yard, it is done several days — maybe five days — in advance of the ship. There is lot of pre-work happening.

**Senator Eyton:** I take it that the railways are not quite as efficient in holding up their end of the shipment moving out as is the trucking industry.

**Capt. Houston:** The railroads have a particular problem. The trucking industry runs around the Lower Mainland. As you saw yesterday, the weather here can be quite nice at times. The railroads have an issue of running through the middle of a country where it can be minus 40. Trains get a lot shorter in very cold weather, and that causes a problem because the goods are still coming in, so they need more trains.

The other issue is that the rail network is not only handling containers, but also goods that are going into Canada and do not come anywhere near a port. They are also handling 65 million tonnes of bulk cargo on the same lines. Therefore, as each sector grows, it starts to impinge on the others.

**Senator Eyton:** I have read much recently of the efficiency of our two major Canadian railway companies. CN, by some measures, is said to be the most efficient railway company based on some sort of operating ratio in North America. However, it seems to me, that if someone is really efficient with their equipment, somebody else will partly pay that cost; for example, the availability of railway cars when you need them. It is much easier to be short on them and ship them and then their operating ratios, presumably, are improved. Is that a problem, the availability of railway cars?

**Capt. Houston:** It can be a problem. Right now, for instance, as I said earlier, there were two avalanches yesterday, which sealed off the Port of Vancouver. The goods keep getting produced either for export or coming in for import. Therefore, it builds up on either side until the avalanches are cleared. It is a factor of winter in Canada. Is it a problem? Yes, sometimes it is; other times, it is not.

**Senator Eyton:** No. I was not really talking about natural phenomena; they occur and have to be dealt with. I was talking about the planning and management of railway cars opposite the need in the terminal itself.

Ce que vous avez décrit tout à l'heure me donne à penser que l'un des exploitants de terminaux à conteneurs — peut-être hier à Deltaport — vous a expliqué ce qu'il fait. L'embauche de main-d'œuvre peut se faire seulement 12 heures à l'avance, et c'est peut-être de cela qu'on vous a parlé, mais, en ce qui concerne l'organisation du triage, on fait cela plusieurs jours — peut-être cinq jours — avant l'arrivée du bateau. On effectue beaucoup de travail de préparation.

**Le sénateur Eyton :** D'après ce que j'ai compris, les sociétés ferroviaires ne sont pas aussi efficaces que les sociétés de transport routier lorsqu'il s'agit de faire sortir les marchandises dont elles sont responsables.

**Capt Houston :** Les sociétés ferroviaires ont un problème précis. Les camions parcourent le Lower Mainland. Comme vous l'avez vu hier, il fait parfois assez beau ici. Le problème des sociétés ferroviaires, c'est de passer par le centre du pays, où il peut faire moins 40. Les trains sont beaucoup plus courts lorsqu'il fait très froid, et cela cause un problème, parce que les marchandises continuent d'affluer, alors il faut davantage de trains.

L'autre problème est que le réseau ferroviaire transporte non seulement des conteneurs, mais aussi des marchandises destinées au marché canadien qui ne passent jamais près d'un port. Les sociétés ferroviaires manutentionnent aussi 65 millions de tonnes de marchandises en vrac sur les mêmes lignes. Ainsi, la croissance de chacun des secteurs nuit aux autres.

**Le sénateur Eyton :** J'ai lu beaucoup de choses, récemment, au sujet de l'efficacité de nos deux principales sociétés ferroviaires. On dit que le CN, à la lumière de certains indicateurs, est la société ferroviaire la plus efficace, en fonction d'un quelconque ratio d'exploitation en Amérique du Nord. Cependant, il me semble que si une organisation gère son équipement de façon très efficace, quelqu'un d'autre doit en payer le prix en partie; par exemple, en ce qui concerne la disponibilité des wagons lorsqu'on en a besoin. Il est beaucoup plus facile d'en avoir peu et de les envoyer, et, je présume, les ratios d'exploitation de la société ferroviaire s'en trouvent améliorés. Est-ce que cela pose problème, la disponibilité des wagons?

**Capt Houston :** Ça peut être un problème. À l'heure actuelle, par exemple — comme je l'ai déjà mentionné, il y a eu deux avalanches hier, qui ont eu pour effet d'isoler le port de Vancouver. La production, cependant, ne s'arrête pas, que ce soit pour l'exportation ou pour l'importation. Ainsi, les marchandises s'accumulent d'un côté et de l'autre, jusqu'à ce qu'on enlève la neige sur les lieux de l'avalanche. Le facteur, c'est l'hiver canadien. Est-ce que c'est un problème? Oui, parfois, cela en est un; parfois non.

**Le sénateur Eyton :** Non. Je ne parlais pas vraiment des catastrophes naturelles; ce sont des choses qui se produisent et avec lesquelles il faut composer. Je parlais de la planification et de la gestion des wagons, relativement aux besoins propres du terminal.

**Capt. Houston:** Operating ratio is a financial measure. You can translate that into operating efficiencies. There have been some issues with railroads in the past, but it is more their customers who you should ask, rather than an entity that is not really involved in it.

**Capt. Domaas:** In our region, because they have to get through the Prairies and the Rockies, you are not able to separate CN's operating practices from the weather. I believe Capt. Houston's point — we may be focusing on that quite a bit — is that CN would like to run a 16,000-foot train year round. On paper, that would generate more than enough capacity to run this terminal, these ports. However, when it gets really cold, those trains are down to 4,000-foot long. We cannot overemphasize that the Canadian weather affects our ability to compete.

**Senator Eyton:** I have thousands of questions, but I will restrict myself to one more. There has been aggressive bidding for the operating companies in ports all over the world, but particularly in North America. It seems to me that they are falling one by one. Does that concern you, and to what extent do you get involved, if at all, in the change of ownership of the operating companies?

**Capt. Houston:** Certainly, within the Port of Vancouver, we have to approve it. As the leaseholder, we have the right to decide whether they can transfer that lease or not. Therefore, we do some very rigorous work to make sure that whoever is bidding has both the financial wherewithal to uphold their part of the expansion — or whatever the agreements are that we have with these people — and also that they have the operating expertise to do it. However, it is not the purchasing of any of the infrastructure; it is just the operating lease, as you said.

**Capt. Domaas:** Your question is: How do we feel about it? Previously, when we saw the Ontario teachers and then the offshore interests buying in, the first concern was that for the dollars they are paying for them, would they believe these are huge revenue generators and take that revenue out? Through the due diligence that we have done, and I am sure Capt. Houston has done, we are finding that these are all investors looking for a long-term investment, who are willing to bring more capital, and that is a key piece for us. These people are willing to bring capital and put it in at a relatively modest return, which is really what this Gateway needs. Therefore, they are the right people for the time.

**Senator Tkachuk:** Do you lose stuff? With all those containers rolling in, it must be complicated. With all these ports and so many containers that have to be put on trains and transported to their destinations in North America, do goods get lost?

**Capt Houston :** Le ratio d'exploitation est un indicateur financier. On peut le traduire en efficacité de l'exploitation. Les sociétés ferroviaires ont connu certains problèmes dans le passé, mais vous devriez poser la question à leurs clients, plutôt qu'à une organisation qui n'est pas vraiment au fait de cela.

**Capt Domaas :** Dans notre région, parce que les trains doivent passer par les Prairies et les Rocheuses, il est impossible de rendre les pratiques d'exploitation du CN indépendantes de la météo. Je pense que l'idée de Capt Houston — nous nous concentrons peut-être pas mal là-dessus —, c'est que le CN aimerait bien avoir un train de 16 000 pieds qui circule toute l'année. En théorie, la société disposerait d'une capacité plus que suffisante pour s'occuper de ce terminal, de ces ports. Cependant, lorsqu'il fait très froid, les trains ne dépassent pas 4 000 pieds. Nous ne pouvons pas trop insister sur le fait que le climat canadien affecte notre compétitivité.

**Le sénateur Eyton :** J'ai des milliers de questions à poser, mais je vais m'en tenir à une seule de plus. Dans les ports du monde entier, mais particulièrement en Amérique du Nord, les sociétés exploitantes ont fait l'objet de soumissions énergiques. Il me semble qu'elles sont en train de tomber les unes après les autres. Est-ce que cela vous touche, et dans quelle mesure intervenez-vous, si tant est que vous le faites, quand la propriété des sociétés exploitantes change de main?

**Capt Houston :** Certainement, au port de Vancouver, nous devons donner notre approbation. En tant que titulaires de domaine à bail, nous avons le droit de déterminer si les gens peuvent céder le bail. Nous faisons donc un travail assez rigoureux pour nous assurer que le soumissionnaire a à la fois la capacité financière nécessaire pour assumer sa partie de l'expansion — ou de l'entente que nous avons avec lui, quelle qu'elle soit — et aussi qu'il possède l'expertise fonctionnelle pour le faire. Cependant, il ne s'agit pas de l'acquisition d'un élément quelconque de l'infrastructure; c'est simplement le contrat de location-exploitation, comme vous l'avez dit.

**Capt Domaas :** Vous nous demandez comment nous prenons ça? Avant, quand nous avons vu que le syndicat des enseignants de l'Ontario puis les intérêts étrangers s'en mêlaient, le premier souci a été de savoir si, pour l'argent que cela leur coûte, croiraient-ils que cela génère d'énormes sommes d'argent pour ensuite retirer la mise. Ayant fait toutes les vérifications qui s'imposent, comme Capt Houston l'a fait aussi, j'en suis sûr, nous constatons que ce sont tous des investisseurs portés sur le long terme, qui sont prêts à apporter à la table davantage de capital, et c'est là pour nous un élément clé. Les gens en question sont prêts à miser du capital et à le faire dans l'optique d'un rendement relativement modeste, ce qu'il faut vraiment à la porte d'entrée du Pacifique. Ce sont donc les gens qu'il faut en ce moment.

**Le sénateur Tkachuk :** Est-ce que vous perdez des trucs? Avec tous les conteneurs qui arrivent, ça doit être compliqué. Avec tous les ports qui existent et un si grand nombre de conteneurs qu'il faut mettre sur les trains et transporter vers diverses destinations en Amérique du Nord, est-ce qu'il y a des marchandises qui se perdent?

**Capt. Houston:** Last year, as I said, 2.2 million containers came through the Port of Vancouver, and I suspect, at some point, somebody lost one for a few days, but there is a finite place for them; they are always there at the end of the day.

Have we ever had one stolen out of the port? Not to my knowledge. I know there has never been an insurance claim on one because that is one of the questions I ask the terminals regularly.

**Senator Tkachuk:** I was impressed yesterday with the docking system out at Deltaport. I mentioned to the operator, who was giving us the tour, that perhaps he could write a letter to Air Canada because we have been having trouble getting a dock when we land. I would like you to follow that up with a letter on how not to lose luggage. If you can handle all those containers and not lose any, that is quite an impressive achievement.

**Capt. Houston:** I will write to Mr. Milton for you, senator.

**Senator Tkachuk:** Thank you. That is called synergy within the transportation system.

**Senator Mercer:** I wanted to follow up on you saying you sat down over coffee and discussed whether you should be reporting to the Minister of Transport or perhaps another minister. What was the conclusion of your discussion?

**Capt. Domaas:** If we had the ability, and it did not upset the apple cart, we believe there may be more synergy in a different department such as Foreign Affairs and International Trade Canada.

**Senator Mercer:** Which different department?

**Capt. Domaas:** I imagine the Ministry of Economic Development.

**Senator Zimmer:** The reason that Senator Dawson and I sit side by side is that we ask reciprocal questions. The containers come in and then they go inland, some may go down to the United States, but you indicated that you did not have any empirical evidence of that. First, do you compete against Seattle; does the same situation occur; do the products come in there and some are shipped up into Canada? Second, who are your major competitors; is Seattle a competitor; are there other competitors? Third, do you have a marketing plan to deal with that?

**Capt. Houston:** We do compete with the Port of Seattle. Do goods come into Seattle and then into Canada? Yes, they do. About 14 years ago, 35 per cent of the Canadian goods came across the border from Seattle. It is now less than 5 per cent. We have captured a large part of that market, mainly by building Deltaport, and that is exactly why we built Deltaport. It does not sound like much, but Deltaport is actually three hours closer to the Orient than Seattle, and that

**Capt Houston :** L'an dernier, comme je l'ai dit, 2,2 millions de conteneurs sont passés par le port de Vancouver, et je soupçonne que, à un moment donné, quelqu'un en a perdu un pendant quelques jours, mais les endroits où ils peuvent se retrouver ne sont pas innombrables; on les trouve donc toujours au bout du compte.

Est-ce qu'il y en a déjà eu un qui a été volé au port? Pas à ma connaissance. Je sais qu'il n'y a jamais eu de réclamations d'assurances à ce sujet : c'est l'une des questions que je pose périodiquement aux responsables des terminaux.

**Le sénateur Tkachuk :** Le dispositif d'accostage de Deltaport m'a impressionné. J'ai dit à l'exploitant, qui nous faisait faire le tour : vous pourriez écrire une lettre à Air Canada parce que nous avons de la difficulté à trouver un coin où nous garer quand nous atterrissons. J'aimerais que vous y donniez suite en écrivant une lettre sur la manière de s'y prendre pour ne pas perdre de bagages. Vous réussissez à manier tous ces conteneurs sans en perdre un seul : c'est tout un exploit.

**Capt Houston :** J'écrirai à M. Milton en votre nom, sénateur.

**Le sénateur Tkachuk :** Merci. Dans le domaine des transports, ça s'appelle de la synergie.

**Le sénateur Mercer :** Je voulais donner suite à ce que vous disiez en prenant le café pour savoir si vous devriez être comptable ou ministre des Transports ou peut-être à un autre ministre. Quelle a été la conclusion de votre discussion?

**Capt Domaas :** Si nous pouvions le faire et si cela ne bouleversait pas tout, nous croyons qu'il pourrait y avoir davantage de synergie dans un autre ministère comme celui des Affaires étrangères et du Commerce international du Canada.

**Le sénateur Mercer :** Quel autre ministère?

**Capt Domaas :** J'imagine le ministère du Développement économique.

**Le sénateur Zimmer :** Si le sénateur Dawson et moi-même sommes assis côte à côte, c'est parce que nous posons des questions réciproques. Les conteneurs arrivent puis sont acheminés vers l'intérieur, certains sont envoyés aux États-Unis, mais vous dites ne pas avoir de données empiriques là-dessus. Premièrement, êtes-vous en concurrence avec Seattle? Est-ce la même situation qui se produit : les produits arrivent là puis sont acheminés au Canada? Deuxièmement, qui sont vos principaux concurrents? Est-ce que Seattle est un concurrent? Y a-t-il d'autres concurrents? Troisièmement, avez-vous un plan marketing pour affronter cela?

**Capt Houston :** Nous sommes effectivement en concurrence avec le port de Seattle. Est-ce qu'il y a des biens qui arrivent à Seattle puis qui sont acheminés au Canada? Oui, c'est le cas. Il y a 14 ans environ, 35 p. 100 des biens canadiens provenaient de l'autre côté de la frontière, de Seattle. Aujourd'hui, c'est moins de 5 p. 100. Nous avons pris une grande part de ce marché, surtout en construisant Deltaport, et c'est exactement pourquoi nous avons construit Deltaport. Ça ne vous dit peut-être pas

was the difference. That is how finely these people calculate the business.

With respect to competition, we not only compete with Seattle and Tacoma, but also with Portland, Los Angeles, Hong Kong and Shanghai. We compete because the ships are on regular routes. They have a circle called a string. We are competing to get somebody maybe from one that does not go through Shanghai, to somebody who wants to come through Shanghai. Therefore, we compete for these strings, not just against the ports, but actually with the ports on the other side of the country — on the other side of the ocean — as well. It is an interesting business.

**Senator Zimmer:** Do you have a marketing plan to deal with that?

**Capt. Houston:** We certainly do, and that is why we are being successful with our competition south of the border. We also opened an office in 1994 in Beijing. We were one of the very first foreign companies to open an office in the new China, which has been a very successful venture for us. We have also opened an office in Chicago to try to attract business into that Midwestern area. That is part of our plan on how to grow our business.

**Senator Zimmer:** The original company colours at the terminals were orange and blue, but local residents objected to those colours. You were very conscious of their sensitivities and, apparently, you painted it grey on the side that they could see. I commend you on your social and environmental conscious.

**The Chairman:** As you see, we have many questions to ask during our stay here in Vancouver, so thank you for your presentation.

**Capt. Houston:** Thank you for the opportunity.

**The Chairman:** We have as our next witnesses Kevin Ouellette, President of the West Coast Container Freight Handlers Association; David Peacock, Vice-President and General Manager of Westran Intermodal; Rick Cowan, Vice-President of Euro Asia Transload; and Ross Hanson, Executive Vice-President of Fraser Surrey Docks.

Welcome to our committee. We will hear first from Mr. Ouellette.

**Kevin Ouellette, President, West Coast Container Freight Handlers Association:** I did not realize Ross Hanson was presenting as well, so this will be interesting as he is with Fraser Surrey Docks and part of my presentation. We touch on the dock operators, so there may be a bun fight at this side of the table.

Thank you for allowing our group to present this morning. We are honoured to be here. We believe we have information that will be useful to take back to Ottawa to help us solve some of our problems on the West Coast.

grand-chose, mais Deltaport est plus près de l'Orient que Seattle, de trois heures, et voilà la différence. C'est avec une telle précision que ces gens-là calculent leurs affaires.

Pour ce qui est de la concurrence, nous rivalisons non seulement avec Seattle et Tacoma, mais aussi avec Portland, Los Angeles, Hong Kong et Shanghai. Nous sommes en concurrence parce que les navires ont des itinéraires réguliers. Ils décrivent une sorte de cercle, une boucle. Nous pouvons être en concurrence pour le navire qui ne passe pas par Shanghai, mais qui voudrait passer par Shanghai, par exemple. Nous luttons donc pour avoir ces boucles, non seulement contre les ports eux-mêmes, mais, de fait, avec les ports de l'autre bout du pays — de l'autre côté de l'océan — aussi. C'est un domaine intéressant.

**Le sénateur Zimmer :** Avez-vous un plan marketing pour composer avec cela?

**Capt Houston :** Certainement, et c'est pourquoi nous réussissons bien à affronter la concurrence au sud de la frontière. De même, nous avons ouvert un bureau à Beijing en 1994. La nôtre est l'une des toutes premières sociétés étrangères à avoir ouvert un bureau dans la nouvelle Chine, projet qui s'est révélé très fructueux pour nous. Nous avons aussi ouvert un bureau à Chicago, pour essayer d'attirer les clients dans ce coin du Midwest. C'est un élément du plan que nous avons pour faire croître notre entreprise.

**Le sénateur Zimmer :** Au départ, l'entreprise avait choisi les couleurs orange et bleu pour les terminaux, mais les résidents s'y sont opposés. Vous êtes très conscients de leur sensibilité et, apparemment, vous avez fait peindre en gris le côté que voient les gens. Je vous félicite de la conscience sociale et environnementale dont vous faites preuve.

**La présidente :** Comme vous pouvez le voir, nous avons bon nombre de questions à poser pendant notre séjour à Vancouver; merci donc d'avoir présenté votre exposé.

**Capt Houston :** Merci de l'occasion qui m'est offerte.

**La présidente :** Nos prochains témoins sont Kevin Ouellette, président de la West Coast Container Freight Handlers Association; David Peacock, vice-président et directeur général de Westran Intermodal; Rick Cowan, vice-président d'Euro Asia Transload; et Ross Hanson, premier vice-président de Fraser Surrey Docks.

Bienvenue aux audiences de notre comité. Nous allons d'abord écouter M. Ouellette.

**Kevin Ouellette, président, West Coast Container Freight Handlers Association :** Je ne savais pas que Ross Hanson allait présenter aussi un exposé; ce sera intéressant, car il fait partie de Fraser Surrey Docks et aussi de mon exposé. Nous allons parler des exploitants de quais. Il y aura peut-être une petite querelle de ce côté-ci de la table.

Merci de permettre à notre groupe de présenter un exposé ce matin. C'est un honneur pour nous d'être là. Nous croyons disposer d'informations qui vous seront utiles à Ottawa, pour aider à régler certains des problèmes qu'il y a sur la côte Ouest.

First, the West Coast Container Freight Handlers Association is a local group that started about two years ago because of problems we experienced in the Port of Vancouver. We represent 14 local companies who provide export loading service to the forest and agricultural sectors of the economy. We currently load over 275,000 TEUs of cargo as a group per annum. We have invested capital in excess of \$200 million and directly employ over 500 people here in the Lower Mainland.

As a group, we encourage government support, but want a balanced approach between business and government. In our view, the local terminals are over practical capacity. The railways growth plans lag due to investment. This problem is not isolated to intermodal freight, but to all commodities. The two groups, business and government, manage independently, creating inefficiencies in our sector. The trucking problems east of here are only a symptom, but they receive a disproportionate amount of attention and investment.

In this port, we have seen tremendous growth in import cargoes, and that growth is straining our supply chain. Ships are larger, faster, more expensive and they are coming in from China. Today, Canadian exports take a back-seat to the China explosion. We believe this country was built as an exporting nation but we have been pushed off to the sidelines as the import, or as we call it, the sexy side of the business, continues to gain the attention.

Canadian manufacturers, our customers, are losing orders and customers because their product is stuck in our warehouses with no ability to move it to the ports, and then overseas to their customers. As such, they will start to lay off people. We have started to lay off people and currently have people on layoff because of our inability to move cargo efficiently into the terminals.

We believe we need all stakeholders to have some level of accountability in the supply chain. Railroads are currently behind and blame the weather. The last time I looked, winter happens every year. When railcars are not delivered timely to our terminals, we have no recourse. When product remains in a railcar longer than a day, we pay a penalty. We have no ability to collect for the costs we incur from their service failures. We suggest the Canadian Transportation Act, CTA, be tightened and that the act require railways to develop service agreement with third-party terminals. This language needs to spell out accountability and provide our industry with the opportunity to deal with large, fundamental issues as a group. Today, we have no spectrum, yet we have millions of dollars invested. We are floundering out there. The railways have a commercial relationship with the shippers, and no relationship with us, but

Premièrement, la West Coast Container Freight Handlers Association est un regroupement local qui a été mis sur pied il y a environ deux ans, pour s'attaquer aux problèmes que nous vivions au port de Vancouver. Nous représentons 14 entreprises locales qui offrent un service de chargement pour exportation aux secteurs des forêts et de l'agriculture. À l'heure actuelle, en tant que groupe, nous chargeons plus de 275 000 EVP de marchandises par année. Notre capital investi est supérieur à 200 millions de dollars, et nous employons directement plus de 500 personnes ici dans le Lower Mainland.

En tant que groupe, nous encourageons le soutien de l'État, mais nous souhaitons qu'il y ait une approche équilibrée entre le monde des affaires et le monde gouvernemental. À notre avis, les terminaux locaux fonctionnent au-delà de leur capacité. Les plans de croissance des chemins de fer prennent du retard, faute d'investissement. Le problème ne touche pas que le secteur intermodal; il touche l'ensemble des marchandises. Les deux groupes en question — le monde des affaires et l'État — fonctionnent chacun de leur côté, d'où le manque d'efficacité dans notre secteur. Les problèmes vécus dans le secteur du camionnage à l'est ne représentent qu'un symptôme d'un mal plus grand, mais ils reçoivent une part disproportionnée d'attention et d'investissement.

Au port de Vancouver, nous avons été les témoins d'une croissance phénoménale du fret importé, croissance qui grève notre chaîne d'approvisionnement. Les bateaux sont plus gros, plus rapides, plus coûteux, et ils arrivent de Chine. Aujourd'hui, les exportations canadiennes sont reléguées à l'arrière-plan, au profit de l'effervescence chinoise. Nous croyons que le pays s'est bâti grâce aux exportations, mais nous avons été mis sur la touche, du fait que les importations, le côté facile et attrayant du secteur, à notre avis, continuent d'attirer les regards.

Les fabricants canadiens, nos clients, perdent des commandes et des clients parce que leurs produits restent empilés dans nos entrepôts, sans pouvoir être chargés dans les bateaux, puis envoyés à l'étranger, aux clients. De ce fait, ils vont commencer à mettre à pied des travailleurs. Nous avons commencé à mettre à pied des travailleurs et, en ce moment, il y a des gens sans travail parce que nous n'arrivons pas à acheminer les marchandises efficacement vers les terminaux.

Nous sommes d'avis que tous les intervenants doivent assumer un certain degré de responsabilité dans la chaîne d'approvisionnement. En ce moment, les chemins de fer prennent du retard et s'en prennent à la météo. La dernière fois que j'ai vérifié, il y avait un hiver prévu tous les ans. Si les wagons n'arrivent pas au moment voulu à nos terminaux, nous n'avons aucun recours. Lorsque le produit demeure dans le wagon plus d'une journée, nous payons une amende. Nous n'avons aucune possibilité de recouvrer les coûts engagés en raison de leurs services défaillants. Nous proposons que la Loi sur les transports au Canada soit resserrée, qu'elle exige que les sociétés ferroviaires concluent avec les tiers terminaux un accord sur la prestation des services. Le libellé doit servir à établir les responsabilités de chacun et à donner à notre industrie l'occasion de s'attaquer, en tant que groupe, aux grandes questions. Aujourd'hui, nous

we take on the burden of the cost inefficiencies. Why would they not have some type of relationship with us that we can work with them on service accountability?

As an industry, we are financially damaged by rail service problems to our own terminals, but to the local container terminals as well because we recently finished a rail strike, and we have cleaned up from that. Now, we cannot deliver. We ask why? It is because of rail problems at the terminals. Proverbially, we are the meat in the sandwich. The rail hits us from behind the warehouse and it hits us in the front, and we sit there with large investments not able to utilize our assets.

Further on accountability, container terminals take on volume with the view that they can physically handle it, but that is if no problems exist. We are in the transportation business. Problems, environmental, weather and labour, always exist. We are in British Columbia so we have the problem of strikes. We need to understand our capacity. In an effort to control our own costs, we, as an industry, now load the same volume of containers, but we need to spread it over 16 hours instead of eight. We are using two shifts to do the same amount of business, to facilitate their growth and their inefficiencies. Where is the balance and who pays for that?

Some steamship lines accept traffic in the Far East regardless of rail and dock capacity in Vancouver. When the ship arrives, it chokes the system. The steamship lines are over their allocations. There needs to be accountability as our members are paying the price.

Exports are not allowed onto one local terminal today. Another terminal has now reduced our ability to deliver exports. Those two terminals are the two largest container terminals in town. We sit here with full warehouses and no ability to deliver. Again, we are told, maybe next week or the week after.

We have families to feed as well, we have employees and we have concerns, but through everything we have not had a voice. We are here today with our voice and we want to make ourselves heard that we are an important part of the supply chain. We think that we understand some of the problems.

With terminal infrastructure slow to build, we believe changes need to be made to the Canadian Marine Act to change policy to allow the ports and private enterprise to come in and invest in projects that make commercial sense. The worldwide figures show

n'avons pas de spectre, même si nous avons investi des millions de dollars. Nous allons à la dérive. Les sociétés ferroviaires ont une relation commerciale avec les expéditeurs, mais aucune relation avec nous; cependant, nous assumons le fardeau du manque d'efficacité par rapport aux coûts. Pourquoi n'auraient-elles pas avec nous une relation qui nous permettrait d'établir ensemble les responsabilités touchant le service?

Les problèmes du service ferroviaire nous causent des difficultés financières, à nos terminaux, mais aussi aux terminaux de conteneurs locaux. C'est que nous venons de connaître une grève ferroviaire, et nous nous sommes redressés à la suite de cela. Maintenant, nous ne pouvons livrer la marchandise. Nous demandons : pourquoi? C'est en raison des problèmes du service ferroviaire aux terminaux. Nous sommes pris entre deux feux. Il y a le train derrière l'entrepôt et le train qui passe devant, et nous sommes là, avec les grands investissements que nous avons faits, sans pouvoir utiliser nos actifs.

Encore une fois à propos de la responsabilité, les terminaux de conteneurs prennent un certain volume en présumant avoir les installations matérielles nécessaires pour le faire, mais ils agissent comme si aucun problème n'existait. Nous sommes dans le domaine des transports. Des problèmes, il y a en a toujours : l'environnement, la météo, la main-d'œuvre. Nous sommes en Colombie-Britannique : il y a donc le problème des grèves. Nous devons comprendre notre capacité. Pour mieux contrôler nos propres coûts, en tant qu'industrie, nous chargeons maintenant le même volume de conteneurs, mais nous devons répartir cela sur 16 heures, plutôt que huit. Nous employons deux quarts de travail pour traiter le même volume d'affaires, pour faciliter leur croissance et leur manque d'efficacité. Où est l'équilibre et qui paie la note?

Certaines sociétés de transport maritime acceptent les commandes d'Extrême-Orient, indépendamment de la capacité qu'il peut y avoir du côté des trains et des quais à Vancouver. Arrive un navire, et le système est engorgé. Les sociétés de transport maritime dépassent leurs allocations. Il faut établir les responsabilités, car ce sont nos membres qui paient la note.

Il y a maintenant un terminal local où il ne peut y avoir d'exportations. Il y en a un autre où notre capacité de livrer des exportations est réduite. Ces deux terminaux sont les deux plus grands terminaux de conteneurs en ville. Les entrepôts sont pleins, nous sommes là les bras croisés, sans pouvoir livrer la marchandise. Encore une fois, on nous dit que ce sera peut-être la semaine prochaine, sinon la semaine suivante.

Nous avons aussi des familles à nourrir, nous avons des employés et nous avons des soucis, mais, dans tout cela, nous n'avons jamais eu de tribune. Nous sommes là aujourd'hui pour faire valoir notre point de vue et pour être entendus sur ce qui constitue un élément important de la chaîne d'approvisionnement. Nous croyons comprendre certains des problèmes qui existent.

Comme l'édification de l'infrastructure des terminaux se fait lente, nous croyons qu'il y a lieu de modifier la Loi maritime du Canada, pour y modifier la politique générale, afin que les ports et l'entreprise privée puissent intervenir et investir dans des projets

growth, but we seem slow to react. We are behind the curve. I think that wave will cut off at some point and we will need to rebuild. Then, hopefully, that wave will come back at us. It has never been more evident that the law of diminishing returns exists in the Port of Vancouver. I ask, and our members ask, why the port forecasted a ten-per-cent growth in volume, yet the railways have said they will tool up for a five-per-cent growth in volume? People wonder where we have a disconnect. These are obvious when we face the constraints we have today, but we suggest something similar to what the U.S. Surface Transportation Board does. They place some accountability with the railways, shippers and so forth, to make sure we balance that trade. The railways can handle only five per cent. We should have a balanced flow, because if we do not our supply chain is broken. Unfortunately, we are not big enough and strong enough to absorb all of that problem. Freight will flow backwards because we will need to go to our customer, who is a Canadian exporter, and say because of these problems, the customer will need to pay for that. As business people, we do not know how much the exporter can afford and stay globally competitive.

I want to table something here for the members, which is a study that we participated in with the bulk terminals, the forest product terminals, the intermodal terminals and the off-dock terminals. The study is of rail service and capacity issues in the Lower Mainland. We paid for it. We think it has a lot of the answers you may be looking for and we want committee members to have a copy.

**The Chairman:** Thank you very much. We will distribute copies to our members.

**Ross Hanson, Executive Vice-President, Fraser Surrey Docks:** I am not sure why Kevin Ouellette suggested there might be a bun war here because, listening to his comments, ours are similar. I have been asked, as all the presenters have, to speak to which government policy should be amended to increase capacity and improve Canada's competitiveness. I am a relative newcomer to the marine terminal industry, so I am not the best person to ask for feedback on that point. However, I can offer some tangible ideas to reduce the container sector's systemic congestion that plagues the entire gateway, ideas that are obvious to even a newcomer. Then, hopefully, those people more experienced in government affairs can determine which policies to effect.

qui sont viables du point de vue commercial. Les statistiques mondiales laissent voir une croissance, mais nous sommes lents à réagir. Nous n'arrivons pas à rattraper la courbe. Je crois que la vague va tomber à un moment donné, et nous allons devoir rebâtir. À ce moment-là, espérons-le, la vague nous reviendra. La loi des rendements décroissants s'applique au port de Vancouver : cela n'a jamais été aussi évident. Je pose la question, nos membres posent la question : pourquoi les responsables du port ont-ils prévu une croissance du volume de l'ordre de 10 p. 100, alors que les responsables des chemins de fer ont dit qu'ils se donnaient les moyens pour prendre en charge une croissance de 5 p. 100 du volume? Les gens se demandent pourquoi nous vivons avec cet écart. C'est évident, à regarder les contraintes qui nous touchent aujourd'hui, mais nous proposons quelque chose de semblable à ce que fait le Surface Transportation Board, aux États-Unis. Cet organisme attribue une part de responsabilité aux chemins de fer, aux transporteurs maritimes et ainsi de suite, pour s'assurer d'équilibrer la donne. Les sociétés ferroviaires peuvent seulement prendre en charge une augmentation de 5 p. 100. Il faudrait qu'il y ait un flux équilibré : sinon, la chaîne d'approvisionnement est rompue. Malheureusement, nous ne sommes ni assez gros ni assez forts pour absorber tout le problème. Le secteur connaîtra un recul, car il nous faudra aller voir notre client, l'exportateur canadien, et dire : étant donné ces problèmes, il faut que vous payez ceci. Or, nous ne savons pas jusqu'à quel point l'exportateur peut se permettre cela et demeurer compétitif sur la scène mondiale.

Je veux déposer un document à l'intention des membres du comité. C'est une étude à laquelle nous avons participé aux côtés des terminaux pour le transport en vrac, des terminaux de produits forestiers, des terminaux de transport intermodal et des terminaux hors quai. L'étude porte sur le service ferroviaire et sur les problèmes de capacité dans le Lower Mainland. Nous en avons assumé les frais. Nous sommes d'avis que vous y trouverez la réponse à bon nombre des questions que vous vous posez. Nous souhaitons que les membres du comité en aient un exemplaire.

**La présidente :** Merci beaucoup. Nous allons en remettre des copies à nos membres.

**Ross Hanson, vice-président principal, Fraser Surrey Docks :** Je ne sais pas pourquoi Kevin Ouellette a laissé entendre qu'il pourrait y avoir une petite querelle. À l'écouter, je trouve que les observations de son groupe ressemblent à celles du nôtre. Comme tous ceux qui présentent un exposé, j'ai été appelé à parler de la politique gouvernementale qui devrait être modifiée pour accroître la capacité et améliorer la compétitivité du Canada. Ça ne fait pas très longtemps que je travaille dans l'industrie des terminaux maritimes, si bien que je ne suis pas le mieux placé pour vous donner des échos en ce moment. Par contre, je peux proposer des idées concrètes pour réduire la congestion systémique du secteur des conteneurs, qui mine toute la « porte d'entrée » du Pacifique, idées qui sont évidentes même aux yeux d'un débutant. Puis, je l'espère, les gens qui connaissent mieux les affaires gouvernementales pourront déterminer quelles politiques il faut appliquer.



Echoing Kevin Ouellette's comments, we have all seen the graphs predicting the rapid growth in trade with Asia. It is almost a certainty that this trade will continue as Asia increasingly becomes the world's workshop. Of course, nowhere is this trade more evident than on trans-Pacific routes, which then places Vancouver squarely in the crosshairs for a bottleneck.

It seems to me, as we add capacity and look to eliminate bottlenecks, we should do so in steps. First, we need to maximize the potential of our existing assets before we add any additional capacity. Then, after we maximize our existing assets, we add capacity, starting with the least expensive options and working to the more expensive ones. When I say expensive, I mean in economic, environmental and social terms. I believe that the Fraser River and Fraser Surrey Docks meet both those criteria. They have immediate capacity available today and the potential to add more at a comparatively low cost.

I will give a bit of background on Fraser Surrey Docks. Unfortunately, I missed the presentation by Captain Domaas this morning, so I am not sure if he covered this information but bear with me. Fraser Surrey is located 25 kilometres inland on the main arm of the Fraser River. The site is 130 acres. We have, approximately, 35 full-time employees on our payroll, as well as somewhere between 75 and 400 longshore employees, depending upon the vessels and the activity on the terminal at any given time.

The terminal is unique in that it is both a container terminal and a break-bulk terminal. Efforts were made to expand greatly the container terminal side of the business about four years ago. In that period, we went from handling 50,000 TEUs a year to 350,000 TEUs in the span of only two years.

We have worked with, arguably, the most reputable container designer in the world and we now have plans in place to take that capacity to 850,000 TEUs.

In the last few years, the Fraser River Port Authority has done a commendable job increasing the cargo handling capacity of the Fraser River. In doing so, the ports transformed the main navigation channel into a cargo pipeline of sorts. Containers are brought inland by ship to an area of the Lower Mainland with low land costs and ample room for expansion. Containers are then sent on their way by road or rail to local or eastern markets in Canada and the U.S.

As the terminus on the Fraser River for overseas containers, Fraser Surrey Docks is a key part of this pipeline. By working closely with the port, we have become a capable and dependable link in the flow of international goods to and from Canada. Fraser Surrey is ideally located in the heart of the region's growing logistics hub. This location means that we have excellent access to all the main road arteries, including the planned South Fraser perimeter road outside our doorstep, and we are serviced

Pour reprendre les propos de Kevin Ouellette, je dirais que nous avons tous vu les graphiques prédisant une croissance rapide du commerce avec l'Asie. Il est presque certain que ce commerce va se maintenir, l'Asie étant de plus en plus l'atelier du monde. Bien entendu, nulle part ce commerce ne se manifeste avec autant d'évidence que sur les voies de navigation trans-Pacifique, ce qui place Vancouver en plein milieu d'un goulot d'étranglement.

En accroissant la capacité et en cherchant à éliminer les goulots d'étranglement, il me semble que nous devrions procéder par étapes. D'abord, nous devons maximiser le potentiel de nos actifs existants avant d'accroître la capacité. Ensuite, une fois nos actifs existants maximisés, nous augmentons la capacité, à commencer par les options les moins coûteuses et en adoptant, au fur et à mesure, celles qui coûtent plus cher. Quand je dis plus cher, je veux dire du point de vue économique, environnemental et social. Je crois que Fraser River Docks et Fraser Surrey Docks satisfont aux deux critères en question. Les organismes ont d'ores et déjà la capacité voulue pour agir et aussi le potentiel d'en ajouter à un coût relativement faible.

Je vais vous parler un peu des Fraser Surrey Docks. Malheureusement, j'ai raté l'exposé du capitaine Domaas ce matin; je ne sais donc pas s'il a abordé cette question. Je vous prie donc d'être patient avec moi. Fraser Surrey se trouve à l'intérieur des terres, à 25 kilomètres de la principale embouchure de l'effluent du fleuve Fraser. Le site fait 130 acres. Nous avons environ 35 employés à temps plein et recourons aux services de 75 à 400 débardeurs, selon le nombre de navires et l'activité qui se déroule au terminal à un moment donné.

Le terminal est unique au sens où il offre à la fois la prise en charge des conteneurs et un service de transbordement de marchandises diverses. On a fait des efforts pour donner une grande expansion à la prise en charge des conteneurs il y a quatre ans environ. Pendant cette période, nous sommes passés de 50 000 EVP par année à 350 000 EVP par année, en seulement deux ans.

Nous avons travaillé avec celui qui est peut-être le concepteur de conteneurs le plus réputé qui soit dans le monde, et nous entendons maintenant porter cette capacité à 850 000 EVP.

Au cours des dernières années, l'Administration portuaire du fleuve Fraser a fait un travail louable pour accroître la capacité de prise en charge des marchandises sur le fleuve Fraser. Ce faisant, les ports ont transformé le principal canal de navigation en une sorte de pipeline de cargos. Les conteneurs sont acheminés par bateau vers un secteur du Lower Mainland moyennant de faibles coûts de transport terrestre et une grande marge d'expansion. Les conteneurs sont alors envoyés, par la route ou par la voie ferrée, aux marchés locaux ou de l'est du Canada et des États-Unis.

Station terminale des conteneurs provenant de l'étranger sur le fleuve Fraser, Fraser Surrey Docks est un élément clé du pipeline en question. En collaborant étroitement avec les responsables du port, nous avons créé un maillon fiable et solide pour le transport des marchandises à l'importation et à l'exportation. Fraser Surrey a une situation idéale, dans le cœur même du carrefour logistique en expansion de la région. De ce fait, il s'agit d'un excellent point d'accès à toutes les grandes artères routières, y compris la route

by all three transcontinental railroads providing service to B.C.: Canadian National Railway, Canadian Pacific Railway and Burlington Northern Santa Fe Railway.

Fraser Surrey's intermodal facility and the port's rail yard are immediately adjacent to the terminal. While the port invested in improving the navigation channel, Fraser Surrey has invested extensively in developing intermodal infrastructure, so a few words about the intermodal side.

At its peak, CP Ships sent, approximately, two-thirds of its volume by rail to eastern markets. At the time, Fraser Surrey Docks handled, approximately, 250,000 TEUs for CP Ships. We catered to this demand by assembling complete trains on site before transferring them to the port's holding yard. The railways could then arrive, hook and haul direct to the eastern markets bypassing their own sorting yards in the process, so the situation was win, win. By assembling complete trains, we were able to receive excellent service from the rail lines, and they were able to deliver the cargo far more quickly because they could go direct to market without having to stop in their own sorting yards and adding to the pipeline's congestion. In fact, cargo frequently arrived at Fraser Surrey Docks, was loaded onto a train and arrived in Chicago within five days.

Currently, the terminal is well below capacity. Unfortunately, Fraser Surrey lost its largest customer about a year ago when CP Ships was acquired by TUI, which chose to redeploy its vessels elsewhere. We have been working hard to restore that business, but it has not been easy.

Although the river can handle all but the largest ships, the perception overseas is that access is severely restrained. Ironically, much of the cargo bound for the gateway originated at river terminals much like Fraser Surrey Docks. The port continues to make improvements but has limited resources for substantial changes. As for any organization, there are many demands on its capital. Only now it has found the budget to develop plans to expand this cargo pipeline, but much work still needs to be done.

Let me sum up and close my comments by restating the key ideas. As we look to improve the competitiveness of Canada's position and increase our own throughput, we should maximize the potential of all our existing assets. Once we have done that, we will then look to bring on additional capacity starting with the lowest cost alternatives and gradually working towards more expensive ones. I believe that the Fraser River and Fraser Surrey Docks represent good examples for doing both. Once the port has completed their planning efforts, I expect that their results will demonstrate that enlarging the capacity of the Fraser River will

périphérique du Sud-Fraser qui doit être aménagée sur le pas de notre porte. De même, nous accueillons les trois grands chemins de fer transcontinentaux en Colombie-Britannique : le Canadien National, le Canadien Pacifique et le Burlington Northern Santa Fe Railway.

L'installation intermodale de Fraser Surrey et la cour de triage du port se trouvent tout juste à côté du terminal. Tandis que les responsables du port ont investi pour améliorer le canal de navigation, Fraser Surrey a beaucoup investi pour donner de l'expansion à l'infrastructure intermodale. Je vais donc parler un peu du transport intermodal.

À son summum, CP Navigation acheminait environ les deux tiers de son volume par voie ferroviaire à destination des marchés de l'Est. À ce moment-là, Fraser Surrey Docks prenait en charge quelque 250 000 EVP pour CP Navigation. Pour satisfaire à cette demande, nous assemblions des trains complets sur place, avant de les envoyer dans la zone d'attente du port. À ce moment-là, les trains pouvaient arriver, accrocher le chargement et partir directement pour les marchés de l'Est en ne passant pas par leur propre cour de triage. Tout le monde y gagnait donc. En assemblant des trains complets, nous étions en mesure de recevoir un excellent service de la part des sociétés ferroviaires, qui étaient en mesure de livrer les marchandises plus rapidement, en allant directement au marché, sans avoir à s'arrêter dans leur propre cour de triage ni à ajouter à la congestion du « pipeline ». De fait, il arrivait souvent que les marchandises arrivent à Fraser Surrey Docks, qu'elles soient chargées dans un train puis qu'elles arrivent à Chicago dans les cinq jours.

En ce moment, le terminal fonctionne bien en deçà de sa capacité. Malheureusement, Fraser Surrey a perdu son plus gros client il y a un an, au moment où CP Navigation a été acheté par TUI, qui a choisi de déployer ses bateaux ailleurs. Nous trimons dur pour rétablir la situation, mais ce n'est pas facile.

Le fleuve peut accueillir tous les bateaux, sauf les plus grands qui soient, mais la perception, à l'étranger, c'est que l'accès est très limité. Fait paradoxal, une bonne part des marchandises à destination de la porte d'entrée du Pacifique ont pour point de départ des terminaux de fleuve très semblables à celui de Fraser Surrey Docks. Le port continue d'apporter des améliorations, mais les recettes dont il dispose pour faire des changements importants sont limitées. Comme pour toute organisation, il doit composer avec les nombreuses exigences qui s'exercent sur son capital. Il vient à peine de trouver les fonds nécessaires pour concevoir un projet d'expansion du « pipeline », mais il y a encore beaucoup de travail à faire.

Permettez-moi de résumer mes propos et de terminer en réitérant les idées clés. Tout en cherchant à améliorer la compétitivité de la position du Canada et à accroître notre propre production, nous devrions maximiser le potentiel de tous nos actifs. Cela fait, nous pourrions alors nous tourner vers l'accroissement de la capacité d'après l'option la moins coûteuse et progresser vers les options coûtant de plus en plus cher. Je crois que Fraser River Docks et Fraser Surrey Docks constituent de bons exemples sur les deux plans. Une fois que le port aura achevé son effort de planification, je crois que les résultats le feront voir :

be an extremely attractive option. It will bring ocean cargo to the doorstep of the existing rail and road infrastructure and permit substantial capacity to be added at a comparatively low cost. I urge this committee to support their efforts in whatever way possible. Thanks for allowing me to tell the story.

**The Chairman:** Thank you very much. We know that container dwell time is related to the free time policy in the container yard at the port. A witness before our committee was of the opinion that reducing the amount of free container storage time encourages containers to be shipped out sooner. A competitive port will try to reduce container dwell time to three days and minimize truck turnaround time. Do you agree with our witness?

**Mr. Ouellette:** I do, yes. I think that is the railway school of economics: charging a fee changes behaviour. To create capacity, we need to move things quicker. We have to be careful to ask if that applies only to local cargo. On that basis, will that freed-up space allow the export to come on or will it allow more import to come because if it speeds up movement and it brings only more import, we have not found a solution. However, I believe that putting penalties on will create some capacity.

**The Chairman:** If our country is able to find the best policies to respond to the challenges of transportation as a whole and integrated system, we may have a tremendous competitive advantage in the international marketplace. Also, if Canada is not ready to make its efforts — its ports are the natural choice for companies looking for access to North America — the risk is high to see those companies going to the United States or Mexico. Being ready for the challenge will require both investments in capacity and also in efficiency: enhancing measures such as intelligent intermodal transport. Do you think that the Canadian government and the business community are up to the challenge with regard to increasing efficiency and implementing your approach of intelligent intermodal transport?

**Mr. Ouellette:** Honestly?

**The Chairman:** You are honest, Mr. Ouellette.

**Mr. Ouellette:** Yes: I do not think at this stage we are ready. I do not think the commitments are there, personally.

What do the others think?

**Rick Cowan, Vice-President, Euro Asia Transload, West Coast Container Freight Handlers Association:** Certainly, they are not, for the infrastructure. We need direction or movement there to facilitate the movement of cargo.

l'accroissement de la capacité du fleuve Fraser représentera une option extrêmement attrayante. Cela amènera des navires océaniques au seuil de l'infrastructure ferroviaire et routière existante et permettra d'ajouter une capacité importante à un coût comparativement faible. J'invite vivement le comité à appuyer ces efforts de toutes les manières possibles. Merci de m'avoir permis de faire voir notre point de vue.

**La présidente :** Merci beaucoup. Nous savons que le temps d'attente est lié à la politique d'entreposage sans frais dans le dépôt des conteneurs du port. Un témoin a fait valoir que le fait de réduire le temps d'entreposage sans frais encourage les responsables à sortir les conteneurs plus rapidement. Les responsables d'un port compétitif essaieront de réduire le temps d'attente à trois jours et de réduire au minimum les délais de livraison par camion. Êtes-vous d'accord avec notre témoin?

**M. Ouellette :** Oui, je le suis. Je crois que c'est là l'école de pensée du secteur ferroviaire en économie : il suffit de demander des frais pour faire évoluer les comportements. Pour créer la capacité, il nous faut transporter les choses plus rapidement. Il faut prendre soin de se demander si cela s'applique uniquement aux marchandises locales. À ce moment-là, est-ce que l'espace libéré permettra d'accueillir des marchandises destinées à l'exportation ou encore davantage de marchandises importées, car si l'accélération du mouvement ne fait qu'accroître les importations, nous n'aurons pas trouvé de solution. Cependant, je crois que l'imposition de sanctions aura pour effet de créer une certaine capacité.

**La présidente :** Si notre pays est en mesure de trouver les meilleures politiques possibles pour relever les défis que pose le transport en tant que système entier et intégré, nous aurons peut-être un avantage concurrentiel énorme sur les marchés internationaux. De même, si le Canada n'est pas prêt à faire les efforts qui s'imposent — ces ports représentent le choix naturel pour les entreprises qui cherchent à accéder au marché d'Amérique du Nord —, le risque est élevé que les entreprises en question optent pour les États-Unis ou le Mexique. Pour être prêt à relever le défi, il faudra investir dans la capacité et aussi dans l'efficacité : améliorer des mesures comme le transport intermodal « intelligent ». Croyez-vous que le gouvernement canadien et le milieu des affaires au pays sont prêts à relever le défi en ce qui concerne l'accroissement de l'efficacité et la mise en place de votre approche de transport intermodal intelligent?

**M. Ouellette :** Honnêtement?

**La présidente :** Vous êtes bien honnête, monsieur Ouellette.

**M. Ouellette :** Oui : à mon avis, en ce moment, nous ne sommes pas prêts. Personnellement, je ne crois pas que les engagements voulus ont été pris.

Qu'en pensent les autres?

**Rick Cowan, vice-président, Euro Asia Transload, West Coast Container Freight Handlers Association :** Certainement, ils ne sont pas prêts, pas pour l'infrastructure. Il faut que les choses bougent de ce côté-là, pour vous faciliter le mouvement des marchandises.

**Mr. Ouellette:** Yes: Listening to Ross Hanson from Fraser Surrey Docks this morning, I have a question: if we have capacity there and yet we seem to keep running into the brick wall at the other terminals, why is that capacity not being absorbed? I do not have an answer.

As we listened, my mind started to work and I thought about something that was said to me the other day, and I will repeat this. A vessel recently went to Fraser Surrey Dock to relieve some of the congestion at Deltaport, but that was a stopgap. It discharged the cargo but it would not be put on the rail for two to three weeks, so they let the cargo ship leave, but the cargo sat. Unless Fraser Surrey can move the cargo efficiently on the rail, then all we have done is create a new storage location.

To answer your question, the question should probably go to the railways because they are the ones that have a large investment; there is no doubt about it. I truly wonder whether they have the appetite or whether they want the business. They like to manage growth and their operating ratios are good, so at the end of the day, I do not know.

**Mr. Hanson:** If I can jump in to two parts of that question, I can speak only from the point of view of Fraser Surrey Docks and I believe that we are ready for intelligent container links with the rail lines. I know that we have those systems in place with the shipping lines now. I do not see any reason why we cannot develop similar links with the rail lines. We are ready if they are. However, with regard to Kevin Ouellette's point, the rail line must come to the table. He is right: we took an overflow vessel a couple of weeks ago simply because no berth space was available. We were promised railcars that did not materialize and so, unfortunately, Kevin is correct: a lot of the cargo stayed on the dock for two or three weeks. Had the cars been available, we are confident that we could have repeated our past performance of loading all that cargo onto rail within 48 hours. Clearly, rail plays a role here as well.

We were offered an opportunity to help with another overflow vessel. As keen as we were to take it, and we had the capacity to do so, in the end the shipping line advised us that CN would not supply railcars. Therefore, they needed to find another terminal alternative, so clearly the rail lines need to step it up if we are to relieve this congestion.

**The Chairman:** The same witness I mentioned in my first question was of the opinion that planned expansions in the West Coast probably will not create enough capacity to eliminate congestion. The large vessel can now handle 8,000 to 10,000 containers and these vessels require specialized marine

**M. Ouellette :** Oui : en écoutant Ross Hanson de Fraser Surrey Docks ce matin, une question m'est venue à l'esprit : si nous avons la capacité voulue et que, néanmoins, nous frappons toujours un mur de brique aux autres terminaux, pourquoi est-ce que la capacité en question n'est pas absorbée? Je n'ai pas de réponse à cette question.

Pendant que nous écoutons l'exposé, je me suis mis à réfléchir, et j'ai pensé à une chose qu'on m'a dite l'autre jour, et que je vais répéter. Un bateau est allé récemment au Fraser Surrey Dock pour soulager une part de la congestion qu'il y avait à Deltaport, mais c'était un palliatif. Les marchandises ont été déchargées, mais elles ne pouvaient être mises à bord d'un train avant deux ou trois semaines, si bien que le navire est parti, mais que les marchandises sont restées là. À moins que Fraser Surrey ne puisse passer de manière efficiente à l'étape du transport ferroviaire, nous n'aurons réussi qu'à créer un nouvel espace d'entreposage.

Pour répondre à votre question, il faudrait probablement demander cela aux sociétés ferroviaires : ce sont elles qui ont fait un grand investissement, cela ne fait aucun doute. Je me demande vraiment si elles ont le goût d'agir, si elles veulent prendre en charge ces affaires. Elles aiment gérer la croissance, et, au bout du compte, leurs ratios d'exploitation sont bons. Je ne sais pas.

**M. Hanson :** Permettez-moi de dire une chose au sujet de deux des éléments de cette question. Je peux parler seulement au nom de Fraser Surrey Docks; je crois que nous sommes prêts à travailler avec les liens « intelligents » pour les conteneurs avec les sociétés ferroviaires. Je sais que nous avons mis ces systèmes en place avec les sociétés de transport maritime. Je ne vois pas pourquoi nous ne pourrions créer des liens semblables avec les sociétés ferroviaires. Nous sommes prêts si elles le sont. Cependant, quant à ce que Kevin Ouellette a dit, la société ferroviaire doit se manifester. Il a raison : nous avons accueilli un bateau excédentaire il y a quelques semaines, tout simplement parce qu'il n'y avait plus de poste d'amarrage. On nous a promis des wagons dont nous n'avons jamais vu la couleur et, malheureusement, Kevin a raison : une bonne part des marchandises en question est restée au quai pendant deux ou trois semaines. Si les wagons avaient été disponibles, nous croyons que nous aurions pu répéter notre exploit passé, soit de tout charger dans les wagons de train dans les 48 heures. Il va sans dire que le chemin de fer joue un rôle important ici aussi.

On nous a donné l'occasion d'aider dans le cas d'un autre bateau excédentaire. Nous étions tout à fait disposés à le faire et nous avions la capacité nécessaire, mais, au bout du compte, le transporteur maritime nous a signalé que le CN ne pouvait fournir de wagons. Par conséquent, il a fallu trouver une autre solution au terminal. Cela est donc évident : il faut que les sociétés ferroviaires se manifestent pour que nous puissions soulager en partie cette congestion.

**La présidente :** Le témoin même dont j'ai parlé en posant ma première question croyait que les projets d'expansion de la côte Ouest ne suffiraient probablement pas à créer la capacité nécessaire pour éliminer la congestion. Les grands bateaux peuvent maintenant transporter de 8 000 à 10 000 conteneurs,

terminals: unloading containerships this size is a sophisticated process. What can be done to improve the unloading process in Vancouver? My question is addressed to anyone who wants to answer it.

**Mr. Hanson:** I cannot speak for the other terminals. I can only offer up the view from Fraser Surrey Docks. Again, we are located 25 kilometres inland, so a vessel arriving from overseas must sail up the Fraser River. Again, the port has done a good job of expanding river capacity to handle these larger vessels. Today, we can handle only a 270-metre vessel, but from working with the pilots, we are confident that number can be grown. Will we be able to, or will the river be able to, handle the largest post-Panamax vessels being delivered today: probably not. Will we be able to handle much larger vessels than today: almost certainly. Will the Fraser River provide a vast untapped potential for adding capacity to the gateway while the world seemingly marches toward these ever larger vessels: no, it will not. Can it play a role in relieving systemic congestion: absolutely.

**The Chairman:** Do you want to add something, Mr. Ouellette?

**Mr. Ouellette:** Yes: I do not operate a deep-sea terminal, so I am not intimate with the operations side, but part of the struggle, in talking with the terminal operators — Ross, you can correct me if I am wrong — is with the balanced scheduled railway that comes into play. Part of the problem, I think, in unloading the vessels is also that when a train comes into a terminal, it is loaded. It has empty containers and it has export loads, so we have to work it. Before we can reload it with the Hudson Bay, Wal-Mart and Canadian Tire cargo to go back to eastern Canada, that whole operation has to be done. Without creating maybe more rail lines, I am not sure how the terminal operators can turn any quicker. It is a physical operation. You can handle only so many containers per hour on a productivity basis, so the question is difficult. It is a good question. It begs a question: why are other railways not involved in the cargo coming out of the port terminals? Is it because they cannot get a railway line in? I do not know. Should we look at another car supply from a competitive basis?

**Senator Tkachuk:** In the present study, we are focusing on imports, to see if there are any opportunities for handling and distribution, thinking that the exports would be self-evident: there

et il faut pour cela des terminaux maritimes spécialisés : décharger un porte-conteneur de cette taille représente une opération complexe. Que peut-on faire pour améliorer le processus de déchargement à Vancouver? Ma question s'adresse à quiconque souhaite répondre.

**M. Hanson :** Je ne peux parler au nom des autres terminaux. Je ne peux qu'offrir le point de vue de Fraser Surrey Docks. Encore une fois, nous nous trouvons à 25 kilomètres à l'intérieur des terres; cela veut dire que le bateau qui arrive doit remonter en partie le fleuve Fraser. Encore une fois, les responsables du port ont fait un bon travail pour accroître la capacité du fleuve, de manière à ce que nous puissions accueillir ces grands bateaux. Aujourd'hui, nous pouvons seulement accueillir un bateau allant jusqu'à 270 mètres, mais, ayant travaillé avec les pilotes, je crois bien que nous pourrions accueillir un bateau d'une taille plus grande. Allons-nous pouvoir — est-ce que le fleuve va pouvoir accueillir les grands navires de l'après-Panamax que l'on voit aujourd'hui : probablement pas. Allons-nous pouvoir accueillir des bateaux beaucoup plus grands que ceux que nous voyons aujourd'hui : presque certainement. Le fleuve Fraser permettra-t-il d'ajouter énormément de capacité à la porte d'entrée du Pacifique, tandis que le monde adopte de plus en plus, il semblerait, des bateaux dont la taille va en s'accroissant : non, ce ne sera pas le cas. Permettra-t-il de soulager en partie la congestion systémique qui existe : certainement.

**La présidente :** Vous vouliez ajouter quelque chose, monsieur Ouellette?

**M. Ouellette :** Oui : je n'exploite pas de terminal en eaux profondes, de sorte que je ne connais pas très bien le volet exploitation de l'affaire, mais si vous discutez avec les exploitants de terminaux, vous voyez qu'une partie de la lutte à livrer — Ross, corrigez-moi si j'ai tort — touche l'équilibre à atteindre avec le calendrier ferroviaire. À mon avis, le problème réside en partie dans le fait que, une fois le bateau vidé de ses marchandises, lorsqu'un train arrive au terminal, il est chargé, lui. On y trouve des conteneurs vides et des chargements destinés à l'exportation; et il faut composer avec cela. Avant de pouvoir recharger le train avec les marchandises de La Baie, Wal-Mart et Canadian Tire qui sont destinées à l'est du Canada, il faut que toute cette opération se fasse. Sans créer nécessairement d'autres chemins de fer, je ne vois pas comment les exploitants de terminaux pourraient s'y prendre plus rapidement. C'est une opération matérielle. Il y a juste tant de conteneurs par heure qu'on peut traiter, sur le plan de la productivité. C'est donc une question difficile. C'est une bonne question. Cela nous mène à poser la question suivante : pourquoi les autres sociétés ferroviaires n'ont-elles rien à voir avec les chargements de marchandises qui sortent des terminaux portuaires? Est-ce parce qu'elles n'arrivent pas à y placer une voie? Je ne sais pas. Est-ce que nous devrions envisager un autre approvisionnement en wagons, fondé sur le principe de la concurrence?

**Le sénateur Tkachuk :** Dans l'étude actuelle, nous nous concentrons sur les importations, pour voir s'il existe des possibilités de manutention et de distribution, en songeant au

would not be much of a problem because this stuff would be top priority. We are finding that is not so, and that news is disturbing for an export country. Would it be fair to say that the Vancouver Port Authority is in competition for imports with other ports on the West Coast, be it California, Seattle, and who knows, Halifax, but it is actually a West Coast monopoly for exporters.

**Mr. Ouellette:** Yes: because of this dispute, we have been delivering cargo to Seattle. We have been able to utilize some outlets, but not on a regular basis. We moved 130 containers there last week. Customers requiring service, their letters of credit to their regular customer overseas, they must be looking at it from a cash flow basis. Pulp markets are good right now, X amount per tonne, and we need to move 4,000 tonnes at \$700. That is a lot of cash flow for the companies as well. Cargo sitting in our warehouse does not provide anybody with anything. You are right in the sense that for western ports — or this port right now for the most part, a good amount of forest products comes on one railway inbound to the port. The other railway probably does not have — I should not say that because there is a balance — we are talking forest products, but we have a problem with sulphur and potash and all the other bulk trains too. Forest products is our business, but if we look at it from a total export scenario and talk to the Neptune Bulk Terminals, the Lynnterm Terminal and whatnot, we would see the magnification of these problems as well.

**Senator Tkachuk:** In the Prairies, we talk about railcars all the time and the inability of the railroads to deliver enough railcars. Senator Mercer has brought this topic up before with previous witnesses: for grain, pulse crops, oilseeds and, of course, our resource products, how do we create more competition to move these products out of the country and to move other export goods out of the country? How do we create more competition? Do we build better highways, maybe four lanes all the way through the mountains so that trucks can be competitive to the railroads right now? Maybe with the two lane roads, railroads need more competition, but we must solve the problem. We must move this stuff.

**Mr. Ouellette:** Yes.

**Senator Tkachuk:** Then, of course, we must get it out the door. How do we create more competition for this to happen? If it must go to Seattle, if I am a manufacturer of a product in Saskatoon, I do not really care how you get it out of the country as long as you get it out of the country and on its way to my customer.

**Mr. Ouellette:** Yes.

fait que le cas des exportations serait évident : ce ne serait pas un grand problème parce que cela se trouverait en tête de liste dans l'ordre de priorité. Or, nous constatons que ce n'est pas le cas, et voilà qui est de nature à inquiéter un pays exportateur. Est-ce qu'on se tromperait en disant que l'administration portuaire de Vancouver entre en concurrence avec les importations des autres ports de la côte Ouest, que ce soit en Californie, à Seattle et encore, qui sait, Halifax, mais, de fait, c'est un monopole des exportateurs sur la côte Ouest.

**M. Ouellette :** Oui : en raison de ce conflit, nous livrons des marchandises à Seattle. Nous avons eu certains recours, mais pas régulièrement. Nous avons acheminé 130 conteneurs là, la semaine dernière. Les clients exigent le service... leurs lettres de crédit au client régulier à l'étranger... ils doivent regarder ça du point de vue de leur trésorerie. Le marché du papier journal est bon en ce moment, c'est tant la tonne, et nous transportons 4 000 tonnes à 700 \$. Il y a beaucoup de rentrées d'argent pour les entreprises aussi. Les marchandises qui restent là dans notre entrepôt ne rapportent rien à personne. Vous avez raison de dire que, dans le cas des ports de l'Ouest — dans le cas de celui-ci, pour la plus grande part, les produits forestiers arrivent en grande quantité au port, par voie ferrée. L'autre n'a probablement pas — je ne devrais pas dire cela car il y a un certain équilibre... nous parlons de produits forestiers, mais nous avons un problème dans le cas du soufre et de la potasse et de toutes les autres marchandises en vrac qui sont transportées par train. Les produits forestiers, c'est notre affaire, mais si nous étudions le scénario d'exportation dans son ensemble et discutons avec les gens de Neptune Bulk Terminals, de Lynnterm Terminal et de je ne sais qui encore, nous voyons que tous ces problèmes sont amplifiés aussi.

**Le sénateur Tkachuk :** Dans les Prairies, nous parlons tout le temps des wagons et du fait que les sociétés ferroviaires n'arrivent pas à livrer un nombre suffisant de wagons. Le sénateur Mercer a soulevé la question auprès des témoins précédents : pour les céréales, les légumineuses, les oléagineux et, bien entendu, nos ressources naturelles, comment créer davantage de concurrence, de manière à exporter ces produits et d'autres produits? Comment créer davantage de concurrence? Faut-il construire de meilleures routes, peut-être une route à quatre voies qui traverse les montagnes, pour que les camions puissent entrer en concurrence avec les trains? Peut-être qu'avec les routes à deux voies, les sociétés ferroviaires ont besoin d'une plus grande concurrence, mais c'est un problème que nous devons régler. Nous devons déplacer ces marchandises.

**M. Ouellette :** Oui.

**Le sénateur Tkachuk :** Et puis, bien entendu, il faut régler la question de l'exportation. Comment créer davantage de concurrence, pour que cela se fasse? Si je dois aller à Seattle, si je suis fabricant d'un produit à Saskatoon, je ne me soucie pas vraiment de savoir comment mon produit sort du pays, du moment qu'il sort du pays et qu'il se rend à mon client.

**M. Ouellette :** Oui.

**Senator Tkachuk:** How do we make it easier to get stuff into Seattle or get stuff wherever, to give competition, so people here pay more attention? What can we do to make it more competitive because that is the only thing that will drive it in the end?

**Mr. Ouellette:** Yes, you are absolutely right. Right now, there are two railways. If we look at it from an exporter's standpoint, do they use one or the other? There is not that ability for our railway customers. For example, if they are a mill in Prince George, they cannot use CP. If they are a mill in Cranbrook, they cannot use CN. Their leverage is not there. I have been in conversations or meetings where the railway knows they have the customer and the debate is how much the railway will reduce the increase, not whether the customer can negotiate on price, but there is an expectation that costs are going up. From the shipper's standpoint, the shipper absorbs the cost until the cargo can be shipped by truck and then the shipper can go to competitors, so how do we bridge the difference on the competitive nature? I do not know, with the Rocky Mountains and all those other things, how we can bridge that. It is difficult. Maybe it is rail access, I do not know. Maybe we need models that allow for —

**Senator Tkachuk:** Have models been contemplated? These old ideas somehow keep coming back, but rail companies have a social responsibility because they are monopolies. CN was built by the state. CP was built with government largess. These companies were given land holdings. They were not small entrepreneurs who mortgage their houses and try to start businesses to manufacture widgets and either succeed or fail by their own brilliance or stupidity. Why do we not have other railroads travel on the same rail? Is it possible to take away that monopoly? Have you thought about that? Have you discussed that: to have your own railcars on your own railroad —

**Mr. Ouellette:** Yes, from that standpoint, there has been a lot of discussion. I am sure many groups have discussed it. There have been discussions on whether there should be a Lower Mainland railway in the sense that there is a company that creates a service model for the whole Lower Mainland. I know the port was hot on that idea a few years ago. I do not know what happened to it. The railways say they like to hook and haul from here to Chicago or from here to Toronto: that is where they make their money, which sounds reasonable. They do not make their money switching cars into places like ours. Why would they not create something outside where all they do is hook and haul? They pick up their train, it is

**Le sénateur Tkachuk :** Comment faire pour qu'il soit plus simple d'envoyer des marchandises à Seattle ou de faire venir des marchandises d'un endroit quelconque ailleurs, d'établir une concurrence, pour que les gens ici portent davantage attention à la question? Comment faire pour rendre le régime plus concurrentiel, car c'est le seul élément de motivation au bout du compte?

**M. Ouellette :** Oui, vous avez tout à fait raison. En ce moment, il y a deux sociétés ferroviaires. Si nous regardons la chose du point de vue d'un exportateur, nous nous demandons s'ils s'utilisent l'un ou l'autre. Les clients qui recourent à notre service ferroviaire n'ont pas cette possibilité. Par exemple, s'ils se trouvent à une usine à Prince George, ils ne peuvent recourir au service du CP. S'ils se trouvent à une usine à Cranbrook, ils ne peuvent utiliser le service du CN. Ils n'ont pas d'effet de levier. J'ai déjà pris part à des conversations ou à des réunions où la société ferroviaire savait qu'elle n'avait pas à convaincre le client : le débat portait davantage sur la mesure dans laquelle elle pourrait réduire l'augmentation et non pas la négociation du prix par le client, car il est entendu que les coûts vont augmenter. Du point de vue de l'expéditeur, il absorbe les coûts jusqu'à ce qu'il vaille mieux faire faire le transport par camion, puis il passe chez les concurrents... comment faire alors pour combler l'écart en ce qui concerne la concurrence? Je ne sais pas, avec les Rocheuses et tous les autres facteurs qui entrent en ligne de compte, comment combler un tel écart. C'est difficile. C'est peut-être l'accès aux voies ferrées, je ne sais pas. Peut-être nous faut-il des modèles qui permettent...

**Le sénateur Tkachuk :** A-t-on envisagé des modèles en ce sens? Les vieilles idées semblent revenir d'une manière ou d'une autre, mais les sociétés ferroviaires ont une responsabilité sociale, car ce sont des monopoles. Le CN a été bâti par l'État. Le CP a été bâti grâce à la générosité de l'État. Ce sont des sociétés auxquelles on a remis des biens immobiliers. Ce ne sont pas des petits entrepreneurs qui ont pris une hypothèque sur la maison pour se lancer en affaires, afin de fabriquer des bidules et de réussir ou d'échouer du fait qu'ils sont brillant ou stupide. Pourquoi n'y a-t-il pas d'autres sociétés ferroviaires qui empruntent la même voie ferrée? Est-il possible d'éliminer ce monopole? Y avez-vous songé? En avez-vous discuté : avoir vos propres wagons sur votre propre chemin de fer...

**M. Ouellette :** Oui, de ce point de vue-là, il y a eu beaucoup de discussions. Je suis certain que de nombreux groupes en ont discuté. Il a été question de savoir s'il faudrait un chemin de fer du Lower Mainland au sens où une société créerait un modèle de service pour l'ensemble du Lower Mainland. Je sais que les responsables du port affectionnaient particulièrement l'idée il y a quelques années. Je ne sais pas ce qui en est advenu. Les responsables des sociétés ferroviaires affirment qu'ils aiment bien accrocher le train de marchandises pour faire le chemin d'ici à Chicago ou d'ici à Toronto : c'est ce qui leur est profitable, affirmation qui paraît raisonnable. Ce ne sont pas les manœuvres de wagon comme on en fait chez nous qui leur rapportent.

already assembled and boom, boom, boom. Theoretically, it sounds good. I do not know if it would work.

On the other side, I do not know what the legalities are for BNSF running on CN track. I am not sure how that works, but, again, they will come back to, it is their investment, their money. How do you allow another railway to go in and service their customers. I am not sure if there is a legal challenge, being their asset.

**Senator Tkachuk:** Phone companies used to tell us that when they extorted money. I remember that. Cable companies now do the same thing.

**Mr. Ouellette:** Yes: Now we are seeing competition in the phone business. Telus seems to make money, still.

**Senator Tkachuk:** Sure, they do.

**Mr. Ouellette:** They only need to be innovative. Yes, that is a good example.

**Senator Zimmer:** I want to continue in the vein that Senator Tkachuk followed. I asked this question of the previous witnesses. I gave the example that sometimes a train is scheduled to come in, the port hires all the workers, prepares the trucks and the train does not arrive. I understand acts of God — avalanches and weather — but as you have said, winter happens every year. My question is, what type of relationship do you have with the rail lines, and in working together with all the bodies of rail, surface and ports, do you receive any responses as far as what happened? Is the problem administrative? Is the problem a management one or is it, they just did not arrive?

**Mr. Ouellette:** Yes.

**Senator Zimmer:** That is my point.

**Mr. Ouellette:** Yes, and part of my presentation touched on that. We have no commercial relationship with the railway. I pay them nothing but they bill me. It is a strange relationship. I guess we had a problem here with Rogers a number of years ago. It was called negative billing. They do the same thing. They send us an invoice that I have to take through my accounting department, my CSRs and everything else, and we have to prove that it is not ours. It was not ours in the first place, but they keep sending reminders.

To go back to that question, we have been told now that, first off, any of our terminals should go with the expectation that we will get service tomorrow because our agreement, in theory, is that they will bring us the railcars that we have ordered.

Pourquoi n'iraient-ils pas créer quelque chose, à l'extérieur, qui fait qu'ils auraient seulement à accrocher le chargement et partir? Ils ramassent le train, le train est déjà assemblé et voilà, le tour est joué. Théoriquement, ça semble être une bonne idée. Je ne sais pas si ça fonctionnerait.

Je ne sais pas ce que suppose du point de vue juridique l'utilisation de la voie ferrée du CN par le BNSF. Je ne sais pas comment ça marche, mais, encore une fois, on reviendra à une idée : c'est leur investissement, c'est leur argent. Comment permettre à une autre société ferroviaire d'aller servir des clients. Je ne sais pas s'il y a un conflit juridique là-dedans, comme c'est leur actif.

**Le sénateur Tkachuk :** Les compagnies téléphoniques nous disaient cela à l'époque où elles extorquaient de l'argent. Je m'en souviens. Les compagnies de câblodistribution font la même chose aujourd'hui.

**M. Ouellette :** Oui : maintenant, il y a de la concurrence dans le domaine de la téléphonie. Telus semble quand même faire de l'argent.

**Le sénateur Tkachuk :** Bien sûr qu'il fait de l'argent.

**M. Ouellette :** Il y a seulement à être innovateur. Oui, c'est un bon exemple.

**Le sénateur Zimmer :** Je veux poursuivre dans la même veine que le sénateur Tkachuk. J'ai posé cette question aux témoins précédents. J'ai donné l'exemple d'un train dont l'arrivée est prévue. Le port engage tous les travailleurs, prépare les camions, mais le train n'arrive pas. Je comprends qu'il y ait des cas de force majeure — avalanches, et problèmes météorologiques —, mais, comme vous l'avez dit, il y a un hiver tous les ans. Ma question est la suivante : quel genre de relation avez-vous avec les sociétés ferroviaires et travaillez-vous de concert avec tous les organismes du domaine du transport ferroviaire, du transport de surface et des ports, avez-vous eu droit à des réactions quant à ce qui s'est produit? Est-ce un problème administratif? Est-ce un problème de gestion ou est-ce simplement que les trains n'arrivent pas?

**M. Ouellette :** Oui.

**Le sénateur Zimmer :** C'est ce que je disais.

**M. Ouellette :** Oui, et je traite de cette question dans une partie de mon exposé. Nous n'avons aucune relation commerciale avec la société ferroviaire. Je ne lui paie rien, mais elle m'envoie des factures. C'est une relation étrange. Nous avons eu un problème ici avec Rogers il y a plusieurs années. Ça s'appelait de la facturation tacite. Elle fait la même chose. Elle nous envoie une facture que je dois porter à mon service de comptabilité, à mes responsables administratifs, et tout le reste, et nous devons prouver que ce n'est pas à nous de payer. Ce n'était pas à nous en premier lieu, mais elle n'arrête pas de nous envoyer des rappels.

Pour revenir à la question, on nous a dit que, au départ, les responsables de tous nos terminaux devraient s'attendre à ce que nous obtenions le service le lendemain, du fait que notre entente, en théorie, prévoit qu'ils nous envoient les wagons que nous avons commandés.



We bring in our manpower, clerical help and so forth, and they do not show up. There is no accountability. We have paid all the labour. We have paid all the machinery. We have all the fixed costs. We phone the railway and they say, "You know, Kev, I do not know when we are going to get there." I ask, "What is the problem?" They say, "We cannot get an engine." I ask, "Do you not operate a railway?"

It would be like me saying to my customers, "Sorry, I do not have any forklifts today." What are they paying me for? Anyways, it is difficult because heaven forbid, we leave that pulp in that railcar for one extra day. We receive that invoice the next morning. We want to be fair. We do not expect to use the railcars for storage. First off, the only way we earn money is to unload railcars, so, on that side, we want to unload them but they have an eight- to twelve-hour allowance for delivery time. If we could go to Air Canada and say, I will be there sometime today, hold that plane, that would be a good business model, would it not? We wait until everybody trickles in and all the seats are full and, boom, we are gone: "Honey, I will be home when the plane fills up."

**Senator Tkachuk:** They are starting to do that, though.

**Mr. Ouellette:** Yes, I know. We made had a presentation to them last week. There is no set operational requirements. My operations manager who works dayshift talks to CN every night at nine o'clock or ten o'clock at night: "Are you coming? I have a midnight crew coming in. Let me know because we do not want to have people in the facility and no work. It is expensive."

We have invoiced them and said, "You can pay for our labour." They shoot the invoices back and say, "We do not pay those kind of bills."

**Mr. Hanson:** Senator, if I can chime in here, Fraser Surrey Docks experiences the same thing. We order the labour and if the cars do not show up, then we eat that bill. You asked the question, what is the relationship with the rail? It is pretty much as Kevin Ouellette outlined: we take what we are given. Our practice is perhaps a bit different than some of the other terminals, though. Whatever cars they send us, we will work them, even if it is highly inefficient for us and it costs us to do so because the alternative is, we may not get any cars at all and so we do the best darn job we can with whatever we are given.

**Senator Zimmer:** Previous witnesses indicated that they try to have all parties negotiate, to work together on a 5-, 10- or 15-year plan, to improve these situations. You indicate, or as indicated, your objective is to encourage this dialogue. Do these planning meetings take place? Do you have an opportunity to sit down

Nous faisons venir la main-d'œuvre, les travailleurs administratifs et ainsi de suite, et les wagons n'arrivent pas. Elles n'ont pas de comptes à rendre. Nous avons payé tous les travailleurs. Nous avons payé la machinerie. Nous avons payé les frais fixes. Nous téléphonons à la société ferroviaire, où on nous dit : « Savez-vous, Kev, je ne sais pas à quel moment le train va arriver. » Je demande : « Quel est le problème? » On me répond : « Nous n'arrivons pas à mettre la main sur une locomotive. » Je demande : « N'est-ce pas un chemin de fer que vous exploitez? »

C'est comme si je disais à mes clients : « Désolé, mais je n'ai pas de chariots à fourche aujourd'hui. » Pourquoi me paient-ils? De toute manière, c'est une situation difficile; Dieu nous garde de laisser le papier journal dans le wagon pendant une journée de plus. Nous recevons la facture le lendemain matin. Nous voulons être équitables. Nous ne nous attendons pas à utiliser les wagons comme lieu d'entreposage. Premièrement, notre seule façon de faire de l'argent, c'est de décharger les wagons; de ce point de vue-là, nous souhaitons donc les décharger, mais elles appliquent un délai de huit à douze heures pour la livraison. Si nous pouvions aller voir Air Canada et dire : « Je serai là aujourd'hui, à un moment donné, retenez donc l'avion... ce serait un beau modèle d'affaires, n'est-ce pas? Nous attendons que tout le monde arrive tranquillement et prenne place à bord de l'avion, qui est maintenant plein, puis voilà, nous partons : « Chéri, je pars pour la maison dès que l'avion sera plein. »

**Le sénateur Tkachuk :** Ils commencent à faire cela, par contre.

**M. Ouellette :** Oui, je sais. Nous leur avons présenté un exposé la semaine dernière. Il n'y a pas d'exigences opérationnelles établies. Mon gestionnaire de l'exploitation, qui travaille de jour, parle au CN tous les soirs à 21 heures ou 22 heures pour dire : « Est-ce que vous arrivez? J'ai une équipe qui arrive à minuit. Faites-le moi savoir : je ne veux pas avoir des gens qui sont là à ne rien faire. Ça coûte cher. »

Nous leur avons envoyé la facture : « Vous pouvez payer notre main-d'œuvre. » Ils renvoient la facture en disant : « Nous ne réglons pas ce genre de factures. »

**M. Hanson :** Sénateur, si vous me permettez d'y mettre mon grain de sel, je dois dire que Fraser Surrey Docks vit la même expérience. Nous commandons la main-d'œuvre, mais les wagons n'arrivent pas, puis nous sommes pris avec la facture. Vous posez la question : quelle est la relation que nous avons avec la société ferroviaire? C'est à peu près ce que Kevin Ouellette a dit : nous prenons ce qu'on nous donne. Notre usage est peut-être un peu différent de celui des autres terminaux, par contre, quels que soient les wagons qu'elle nous envoie, nous composons avec la situation, même si c'est très inefficace pour nous et que c'est coûteux; sinon, nous n'aurons peut-être pas de wagons du tout; alors, nous faisons de notre mieux avec ce que l'on décide de nous donner.

**Le sénateur Zimmer :** D'autres témoins ont fait valoir qu'ils essaient de faire négocier toutes les parties, d'établir un plan de cinq, de dix ou de 15 ans, pour améliorer les situations du genre. Vous dites ou vous avez dit que votre objectif consiste à encourager ce dialogue. Y a-t-il des réunions de planification

and discuss these problems with the other parties and deal with them in a 10- or 15-year program whereby you can eliminate these situations? Does that dialogue exist at all?

**Mr. Ouellette:** I have never been invited to one of those meetings. We do not even know about them.

**Senator Zimmer:** For the second part, one of my other hats is national security and defence. We are currently examining containers and the movement of containers because of the security issues. Do you know if security causes delays or inefficiencies in the system? Is security a major problem or a minor problem?

**Mr. Ouellette:** Speaking for the exporter side, it has become problematic, and the only reason for that is, if we are shipping product, for example, to Asia, and the container line that will carry that product will call on a U.S. port before it makes its journey across the Pacific, then our delivery time to the terminals is reduced because they must have the 24 hours.

To give you an idea of how our business is structured, in 1999, we had 10 days to deliver an order to the deep-sea terminals. Two years ago, that time was reduced to five days, cut in half. With the introduction of regulations for the freight remaining on board, FROB, we are down to three days. With congestion, we are down to two days, sometimes — well, you had an incident — one. We have gone from 10-day delivery time of an order to occasionally — this week or last week — one day. At three o'clock in the afternoon, we receive notification that we have one day to deliver 50 containers to the terminal. When we phone the terminal, they give us six appointments. Something is wrong with that math. That is the only security issue I can speak of that we have shortened our delivery. I should broaden that a little bit. We have to provide the container and the seal number for U.S. Customs, which is fair. We cannot even pick up the containers sometimes or deliver them, so we almost need to have them all sitting in our yard so some people have an advantage that other people will not have. It becomes a difficult part of the business so it does have an impact. We are dealing with that part.

**Senator Mercer:** Thank you for being here, all of you. Mr. Ouellette, thank you for your hospitality yesterday.

**Mr. Ouellette:** You are welcome.

**Senator Mercer:** We appreciate it.

It seems to me that the railroads are like automobile insurance companies. They almost legalize extortion in some ways. Everybody has told us about weather. We are all from different parts of the country. We all know what the weather can be like, but it happens every year. There is a storm or an avalanche as there was yesterday. What do the railroads do to pick up the slack after a storm or after a slide?

**Mr. Hanson:** Make excuses.

qui ont lieu? Avez-vous l'occasion de vous asseoir avec les autres parties et de discuter avec elles d'un programme de dix ou de 15 ans qui vous permettrait d'éliminer les situations de ce genre? Un tel dialogue existe-t-il même?

**M. Ouellette :** On ne m'a jamais invité à une telle réunion. Nous ne savons même pas s'il y en a.

**Le sénateur Zimmer :** Pour la deuxième partie, je dois dire que je m'occupe aussi de défense et de sécurité nationales. Nous étudions actuellement la question des conteneurs et le mouvement des conteneurs en rapport avec les problèmes de sécurité. Savez-vous si la sécurité est à l'origine de retards ou de pratiques inefficaces dans le système? La sécurité représente-t-elle un problème majeur ou un problème mineur?

**M. Ouellette :** Pour parler du point de vue des exportateurs, la sécurité est devenue un problème, seulement parce que, si nous envoyons un produit en Asie, par exemple, le porte-conteneurs se trouvera dans un port américain avant de traverser le Pacifique; à ce moment-là, notre délai de livraison vers les terminaux est réduit parce qu'il faut qu'il y ait les 24 heures.

Pour vous donner une idée de la façon dont les affaires sont structurées dans notre secteur, en 1999, nous disposions de dix jours pour livrer une commande aux terminaux en eaux profondes. Il y a deux ans, ce délai a été réduit de cinq jours, coupé de moitié. Avec l'instauration du règlement concernant le fret restant à bord, ou FRAB, nous sommes rendus à trois jours. Avec la congestion, nous sommes parfois rendus deux jours — eh bien, vous avez eu vous-même l'incident où c'était un jour. Nous sommes passés d'un délai de livraison de dix jours à, parfois, cette semaine ou la semaine dernière, un jour. À 15 heures, nous sommes avisés du fait que nous disposons d'une journée pour livrer 50 conteneurs au terminal. Nous téléphonons au terminal, qui nous donne six rendez-vous. Ce calcul a quelque chose d'erroné. C'est le seul cas dont je peux parler où un problème de sécurité a réduit notre délai de livraison. Je devrais élargir cela un peu. Nous devons fournir aux douanes américaines le numéro de plomb et le conteneur, ce qui est normal. Il arrive même que nous ne puissions ramasser les conteneurs ou les livrer; il faut presque que tous les conteneurs se trouvent dans notre cour. Des gens ont alors un avantage sur d'autres. Il devient difficile de faire des affaires en ce sens; cela a donc un impact. Nous composons avec cela.

**Le sénateur Mercer :** Merci à tous d'être là. Monsieur Ouellette, merci de l'accueil que vous nous avez réservé hier.

**M. Ouellette :** Il n'y a pas de quoi.

**Le sénateur Mercer :** C'est une chose que nous apprécions.

Il me semble que les sociétés ferroviaires sont comme les compagnies d'assurance automobile. Elles légalisent presque l'extorsion de certaines façons. Tout le monde nous a parlé de la météo. Nous provenons de différentes régions du pays. Nous savons tous le temps qu'il peut faire, mais c'est comme ça tous les ans. Il y a une tempête ou un avalanche comme hier. Que font les sociétés ferroviaires pour attraper le retard après une tempête ou un glissement de terrain?

**M. Hanson :** Elles trouvent des excuses.

**Senator Mercer:** Pardon?

**Mr. Ouellette:** Make excuses.

**Mr. Hanson:** They make excuses.

**Mr. Ouellette:** There is no plan.

**Senator Mercer:** Do they not put on extra cars or extra trains? How do you ever catch up?

**Mr. Cowan:** I think everything that can be moved is moving at all times. I do not think we have the equipment to support moving emergency volumes from one sector to another. I think everything that can roll, rolls. That is the efficiency of the railway: 58 per cent operating ratio.

**Senator Mercer:** Are you saying that all the equipment they have is on the move?

**Mr. Cowan:** Yes.

**Senator Mercer:** I told you I would sell railcars before this was all over because we make railcars in Nova Scotia and we want to sell more. Is the issue capacity, as opposed to inefficiency?

**Mr. Cowan:** That is correct in a lot of cases. I have mills that send me product by rail daily. On occasions, there are no railcars to support those mills, so the mills truck it. They truck it all the way from Whitecourt, Alberta to the Vancouver port for loading.

**Senator Mercer:** It does not seem like an efficient way of doing business.

**Mr. Ouellette:** It is for the railways. It is not for the rest of us. Railways are efficient because they have no accountability. They have this many assets and they keep rolling them. If they become stuck, oh, well. If we fill up and we cannot move our customers' trucks, all these other costs go up. We cannot take any more of these costs, but they are doing okay.

**Senator Mercer:** We may have stumbled on what our next study will be. I was concerned when you said that you have no commercial relationship with the railway, other than the fact that they send you a bill. How is the price set?

**Mr. Ouellette:** They work with, for example, our customers, CanFor or West Fraser. They set the freight rate from the mill to a terminal. We are the terminal. We are the unloader of the car so we are not involved with the actual freight negotiations. Rates are negotiated by a forest product company or an agricultural company. We then contract with the company, for example, West Fraser, to unload the cars. We charge West Fraser, CanFor, Miller Western or whomever to provide that service to store it, pack it and to deliver it to the terminals, so the railway is out of

**Le sénateur Mercer :** Pardon?

**M. Ouellette :** Elles trouvent des excuses.

**M. Hanson :** Elles trouvent des excuses.

**M. Ouellette :** Il n'y a pas de plan.

**Le sénateur Mercer :** Est-ce qu'elles ne mettent pas sur les rails des wagons supplémentaires ou des trains supplémentaires? Comment faites-vous pour vous rattraper?

**M. Cowan :** Je crois que tout ce qui peut être mis en mouvement est en mouvement à tout instant. Je ne crois pas que nous ayons l'équipement nécessaire pour transférer des volumes d'urgence d'un secteur à l'autre. À mon avis, tout ce qui peut rouler roule. C'est là l'efficacité du chemin de fer : un ratio d'exploitation de 58 p. 100.

**Le sénateur Mercer :** Êtes-vous en train de dire que tout l'équipement qu'elles ont est utilisé?

**M. Cowan :** Oui.

**Le sénateur Mercer :** Je vous ai dit que j'allais vendre des wagons de train avant la fin de cette histoire. C'est que, en Nouvelle-Écosse, nous fabriquons des wagons de train et nous voulons en vendre plus. Est-ce un problème de capacité plutôt qu'un manque d'efficacité?

**M. Cowan :** C'est une affirmation qui se révèle juste dans de nombreux cas. Il y a des usines qui m'envoient des produits tous les jours par la voie ferrée. Parfois, il n'y a pas de wagons pour elles, si bien qu'elles envoient le produit par camion. Les camions font tout le chemin de Whitecourt, en Alberta, au port de Vancouver, où les marchandises sont chargées.

**Le sénateur Mercer :** Ça ne semble pas être une façon efficace de procéder.

**M. Ouellette :** Ça l'est pour les sociétés ferroviaires. Ça ne l'est pas pour le reste d'entre nous. Les sociétés ferroviaires sont efficaces parce qu'elles n'ont pas de comptes à rendre. Elles ont tant d'actifs et elles s'organisent pour que ça roule. Si elles sont coincées à un moment donné, eh bien, voilà, c'est dommage. Si nous sommes à capacité et que nous ne pouvons prendre les camions de nos clients, tous les autres coûts augmentent. Nous ne pouvons assumer d'autres coûts de ce genre, mais les sociétés ferroviaires s'en tirent bien.

**Le sénateur Mercer :** Nous sommes peut-être tombés sur le sujet de notre prochaine étude. Cela m'a inquiété de vous entendre dire que vous n'avez aucune relation commerciale avec la société ferroviaire, mis à part le fait qu'elle vous envoie une facture. Comment le prix est-il fixé?

**M. Ouellette :** La société ferroviaire travaille avec nos clients, par exemple, CanFor ou West Fraser. Elle établit le taux de fret de l'usine au terminal. Le terminal, c'est nous. C'est nous qui déchargeons le wagon, si bien que nous ne participons pas aux négociations sur le taux de fret. C'est une société d'exploitation forestière ou une compagnie agricole qui négocie les tarifs. Ensuite, nous établissons un contrat avec l'entreprise, par exemple West Fraser, en vue de décharger les wagons. Nous facturons West Fraser, CanFor, Miller Western ou je ne sais quelle autre

that as well. The railway does not have us on their radar except that we have a track number that they deliver the cargo to. If that railcar is delayed for a couple of hours or does not show up at all, we do not really exist in that whole supply chain. They do not come and meet with us operationally. Rick Cowan's needs may be a little different than mine or David Peacock's. Different cars carry lumber, eggs, and I am working with pulp. At the end of the day, we are all trying to move product, but there is no relationship with the railway to say, can you bring us this and do that, and if this does not happen, let us know. There is no commercial relationship.

**Senator Mercer:** Our friends at the Port of Vancouver told us they were one of the first Canadian ports to open an office in Beijing and other parts of Asia. Does Fraser Surrey Docks and other businesses related to the port have offices outside Canada or do you tie in with the Port of Vancouver's office?

**Mr. Hanson:** We do not have offices outside of Vancouver.

**Mr. Ouellette:** We do not either.

**Senator Mercer:** Would there be any benefit to having trade offices in, for example, Asia and India?

**Mr. Ouellette:** In our business, our customers or the people that we negotiate with are all Canadian exporters, so we deal with people in the mills in Western Canada, for the most part.

**Mr. Hanson:** Virtually all the shipping lines that arrive in Vancouver have local offices, both in Vancouver and oftentimes in New York or around the eastern seaboard, so we visit those people and they visit us frequently. Plus, we make frequent trips overseas to make sure that they can put a face to the name, but we are not of sufficient scale that we could afford to have offices in each of the jurisdictions. We deal with Korea, China, Japan, South America and numerous ports in Europe. For us to maintain that infrastructure would be prohibitively expensive.

**Senator Mercer:** Does the Department of Foreign Affairs and International Trade, or the Government of British Columbia through its trade office, offer any assistance?

**Mr. Hanson:** There is nothing I am aware of.

**Senator Mercer:** I have been in Taipei, and I have seen the Government of British Columbia's trade office. I happened to be in the same facility and bumped into it. That office does not offer any assistance to you?

**Mr. Hanson:** They offer no assistance that I am aware of, although I should not be so pointed. One individual who coincidentally is in Taipei works for, I believe, European

entreprise pour le service d'entreposage, d'emballage et de livraison aux terminaux, alors la société ferroviaire n'intervient pas là-dedans non plus. La société ferroviaire ne tient pas du tout compte de nous, sauf qu'elle a à notre sujet un numéro de voie ferrée pour la livraison des marchandises. Si le wagon est retardé de quelques heures ou s'il n'arrive même pas à destination, nous ne comptons pas vraiment dans toute la chaîne d'approvisionnement. Les gens ne viennent pas nous rencontrer du point de vue opérationnel. Les besoins de Rick Cowan sont peut-être un peu différents des miens ou de ceux de David Peacock. Différents wagons servent à transporter du bois, des œufs et, dans mon cas à moi, de la pâte. En dernière analyse, nous essayons de transporter des produits, mais il n'y a aucune relation avec la société ferroviaire qui nous permettrait de dire : vous pouvez nous apporter ceci et faire cela, mais s'il y a un problème, dites-le nous. Il n'y a pas de relations commerciales.

**Le sénateur Mercer :** Nos amis du port de Vancouver nous ont dit qu'ils étaient parmi les premiers ports canadiens à avoir ouvert un bureau à Beijing et ailleurs en Asie. Est-ce que Fraser Surrey Docks et d'autres entreprises liées au port ont des bureaux à l'étranger ou encore êtes-vous lié au bureau du port de Vancouver?

**M. Hanson :** Nous n'avons pas de bureau en dehors de Vancouver.

**M. Ouellette :** Nous non plus.

**Le sénateur Mercer :** Y aurait-il un avantage à avoir des bureaux de commerce en Asie et en Inde, par exemple?

**M. Ouellette :** Dans notre domaine, les clients, les gens avec qui nous négocions sont tous des exportateurs canadiens. Nous traitons donc avec des gens qui ont des usines dans l'ouest du Canada, pour la plus grande part.

**M. Hanson :** Presque toutes les sociétés de transport qui passent par le port de Vancouver ont des bureaux locaux, à Vancouver et, souvent, à New York ou quelque part sur la côte Est. Nous allons donc voir ces gens, et ils viennent nous voir souvent. Par ailleurs, nous faisons souvent des visites à l'étranger pour nous assurer de mettre un visage sur un nom, mais nous ne sommes pas assez gros pour avoir des bureaux dans chacun des pays. Nous traitons avec la Corée, la Chine, le Japon, l'Amérique du Sud et de nombreux ports en Europe. À nos yeux, le maintien d'une telle infrastructure coûterait beaucoup trop cher.

**Le sénateur Mercer :** Est-ce que le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international ou encore le gouvernement de la Colombie-Britannique, par l'entremise de son bureau de commerce, offre une aide quelconque?

**M. Hanson :** Pas que je sache.

**Le sénateur Mercer :** J'ai été à Taipei et j'y ai vu le bureau de commerce de la Colombie-Britannique. Je me trouvais dans le même établissement et je suis tombé dessus par hasard. Ce bureau ne vous offre aucune aide?

**M. Hanson :** Il n'offre pas d'aide à ma connaissance, mais je ne devrais peut-être pas être si critique. Il y a quelqu'un qui, justement, travaille à Taipei pour, je crois, la Communauté

Economic Community, EEC. Although this is not necessarily his mandate, because we know him from another movie, he has been helpful in gaining us audience with key decision makers in Taipei.

**Senator Dawson:** We have received a lot of complaints about the railways. Do you complain to the Canadian transport agencies?

**Mr. Ouellette:** Yes we do but, again, we came together as a group because, as an individual company, if Coast 2000 takes on the railway, I am out of business. We gathered together as a group because we recognized that the Canadian Transport Agency, CTA, allows certain disputes to be handled, but first off, they must be individual. We have no commercial relationship, so we have no leverage. We banded together to look at these things and say, we are small business people and we are getting hammered here. Do not get me wrong: we make our mistakes too and have our struggles, but it is a David and Goliath situation from our standpoint of being small operators. We put our association together and we talked to the wharf operators locally and found out that the bulk and the break-bulk side, the agricultural and grain terminals, were experiencing the same type of issues. We all came together and provided the money for this study: our groups and the other groups within the community on export primarily, although the intermodals are covered through the terminals, TSI Terminal Systems and P&O — I am not sure if Fraser Surrey was involved, but I think at the time Peter was for a short period — so that is a pretty good representation of the local infrastructure on the rail side.

**Senator Dawson:** At least you are here to air your grievances and we will address some of them in our report. I can understand that type of inefficiency that relies on the relationship with railways, but what about federal regulatory inefficiencies? Are there rules that we could recommend changes to that would make your life more efficient, without having to go into expansions and spend money? Is innovation being hampered by regulation? Are there types of regulations that we should address that would make your life easier?

**Mr. Ouellette:** From an investment standpoint, I cannot think of anything simple on our side of the business that would make a huge difference immediately. I think, from our standpoint, we need the ability to have some recourse on the service level, to make the railways accountable by saying they need to deal with the terminals, and they need to develop and sign off on a service plan. That planning will flow back to the exporter or whomever as well because they need to be part of it. It would go a long way to allowing us to plan our business efficiently: there is a huge opportunity.

économique européenne, la CEE. Ce n'est pas forcément là son mandat, car c'est dans un autre film que nous l'avons vu, mais il nous a aidés à trouver des gens qui nous feraient rencontrer des décideurs clés à Taipei.

**Le sénateur Dawson :** Nous avons reçu de nombreuses plaintes au sujet des sociétés ferroviaires. Est-ce que vous portez plainte aux organismes de transport du Canada?

**M. Ouellette :** Oui, nous le faisons, mais, encore une fois, nous nous sommes regroupés du fait que, en tant qu'entreprise individuelle... si Coast 2000 devait affronter à elle seule la société ferroviaire, je ne serais plus en affaires. Nous nous sommes regroupés parce que nous avons reconnu que l'Office des transports du Canada, l'OTC, permet de prendre en charge certains conflits, mais, d'abord, il faut que ce soit individuel. Nous n'avons pas de relations commerciales avec elle, si bien que nous n'avons pas d'influence. Nous nous sommes regroupés pour étudier les questions du genre et affirmer : nous sommes à la tête de petites entreprises et nous nous faisons écraser. Ne vous méprenez pas sur ce que je dis : nous faisons nous aussi des erreurs et nous avons des difficultés, mais c'est David et Goliath, de notre point de vue, car nous sommes à la tête de petites entreprises. Nous avons mis sur pied notre association et nous nous sommes adressés aux exploitants de quai, localement, et avons découvert que, du côté du vrac et des marchandises diverses, les terminaux à produits agricoles et à céréales éprouvent des difficultés du même ordre. Nous nous sommes tous réunis et avons financé cette étude : nos groupes et d'autres groupes du monde de l'exportation, surtout, bien qu'il y ait des entreprises de transport intermodal, car il y a des terminaux, TSI Terminal Systems and P&O — je ne suis pas sûr que Fraser Surrey soit en cause, mais je crois que Peter l'a été pendant une courte période, il y a donc là une assez bonne représentation de l'infrastructure locale, du point de vue ferroviaire.

**Le sénateur Dawson :** Au moins, vous êtes ici pour exprimer vos doléances. Nous allons tenir compte de certaines d'entre elles dans notre rapport. Je peux comprendre qu'un manque d'efficacité de ce genre tient à la relation que vous avez avec les sociétés ferroviaires, mais qu'en est-il du manque d'efficacité de la réglementation fédérale? Y a-t-il des règles dont nous pourrions recommander la modification et qui vous donneraient plus d'efficacité, sans que vous deviez prendre de l'expansion ou dépenser de l'argent? Est-ce que la réglementation nuit à l'innovation? Y a-t-il des types de règles que nous devrions envisager pour vous faciliter la vie?

**M. Ouellette :** Pour ce qui est des investissements, je n'arrive pas à penser à quelque chose de simple qui, de notre côté, aurait un effet immédiat et énorme sur la situation. Je crois que, de notre point de vue, il faut un recours quelconque au niveau du service, pour que les sociétés ferroviaires aient des comptes à rendre : dire qu'elles doivent traiter avec les terminaux et qu'il leur faut concevoir et signer un plan de service. Cette mesure de planification nous ramènera à l'exportateur, car il doit aussi être un élément de l'équation. Cela nous permettrait grandement de planifier de manière efficace nos activités : c'est là une très grande occasion à saisir.

**Senator Dawson:** Mr. Hanson, in your case in the operation of a terminal, are there recommendations?

**Mr. Hanson:** Clearly, rail is a critical component in all of this, and I cannot speak to what the government might do to enable better service from the rail lines. Frankly, I have no idea. What I can offer, though, is specifically from the point of view of Fraser Surrey Docks, back to capacity, we have capacity today except there is a perception overseas that they cannot take a vessel up the river. From Fraser Surrey Docks' perspective, what would be helpful is help from the port authority. The port authority has done a commendable job with the resources available to increase the capacity of the pipeline, if you will, but they need more.

Unfortunately, Captain Domaas is not here to speak to some of the particulars, but they are living under letters patent that I do not believe have evolved with the times. One of them is that their borrowing cap is restricted to \$25,000,000. That number might have been appropriate at the time it was put in place, but it is not today. When they want to make additional investments into improving capacity, their hands are tied. They simply cannot do it. That is one area. I believe that issue is being addressed in this merger process of the respective port authorities, so I might be speaking in the past tense on that point, but I have no idea what is to emerge from this new entity.

**Senator Dawson:** I presume that will be in the study. We will have to read it, but the notion of inefficiencies in the use of the railway by different railway companies, and the fact that you say all the equipment that can move is moving, would there be more efficiency if there were open access to the rail lines? Would there be more efficiency if other railways could use the same tracks, for a cost? Is there something the government can regulate or that we can recommend that we would make that type of inefficiency that exists because of legislation or because of historical, parallel monopolies of railways that would make your life easier, both as an exporter but obviously on the import side too?

**David Peacock, Vice-President and General Manager, Westran Intermodal, West Coast Container Freight Handlers Association:** Stuff has been done, or suggested, in the past. Recently, Deltaport implemented a decrease on their imports of 25 per cent to all their shipping lines but they had to stop it. This point goes to why Fraser Surrey is not busy yet because they said those imports needed to go elsewhere where no other Canadian railroad was. To send this ship or two to Fraser Surrey to help congestion, all it does is send it to the same railroads. It is not the solution.

**Le sénateur Dawson :** Monsieur Hanson, dans votre cas, pour exploiter un terminal, est-ce que ce sont là les recommandations voulues?

**M. Hanson :** Évidemment, le service ferroviaire est un élément critique de l'ensemble, et je ne saurais dire ce que le gouvernement peut faire pour améliorer le service offert par les sociétés ferroviaires. Pour être franc, je n'en ai pas la moindre idée. Ce que j'offre, tout de même, précisément du point de vue de Fraser Surrey Docks, pour revenir à la question de la capacité... nous avons aujourd'hui la capacité voulue, sauf qu'il y a, à l'étranger, l'idée erronée selon laquelle les grands bateaux ne peuvent remonter le fleuve. Du point de vue de Fraser Surrey Docks, ce serait une aide provenant de l'administration portuaire qui serait utile. L'administration portuaire a fait un travail louable à partir des ressources à sa disposition en vue d'accroître la capacité du pipeline, si vous voulez, mais il lui en faut plus.

Malheureusement, le Capitaine Domaas n'est pas là pour nous entretenir des aspects particuliers de la chose, mais je crois que cela relève de lettres patentes qui, à mon avis, n'ont pas évolué au fil du temps. Entre autres, il est prévu que le maximum d'emprunts s'élève à 25 millions de dollars. Cela convenait peut-être à l'époque où le tout a été mis en place, mais ce n'est pas le cas aujourd'hui. Si les responsables souhaitent faire des investissements supplémentaires pour améliorer la capacité, ils ont les mains liées. Ils ne peuvent simplement rien faire. C'est un point. Je crois que la question est abordée dans le contexte du processus de fusion des administrations portuaires. Je devrais peut-être donc parler au passé, mais je n'ai aucune idée de ce qui va ressortir de cette nouvelle entité.

**Le sénateur Dawson :** Je présume que ce sera dans l'étude. Nous allons devoir le lire, mais l'idée de manque d'efficacité dans la manière dont les sociétés ferroviaires utilisent la voie ferrée et le fait que, selon vous, tout l'équipement qui peut servir sert déjà... s'il y avait un accès libre aux voies ferrées, est-ce que cela servirait à accroître l'efficacité? Est-ce que cela servirait à accroître l'efficacité si d'autres sociétés ferroviaires pouvaient utiliser les mêmes voies, moyennant un prix? Y a-t-il un aspect des choses que le gouvernement pourrait réglementer ou que nous pourrions recommander... pour que le manque d'efficacité de ce genre, qui existe en raison d'une loi ou en raison de monopoles historiques et parallèles... pour vous faciliter la vie, en tant qu'exportateur, mais, évidemment en tant qu'importateur aussi?

**David Peacock, vice-président et directeur général, Westran Intermodal, West Coast Container Freight Handlers Association :** On a adopté, ou proposé, des mesures par le passé. Récemment, Deltaport a commencé à appliquer à toutes les sociétés de transport une diminution de 25 p. 100 de ses importations, mais elle a dû arrêter de faire cela. Cela explique pourquoi Fraser Surrey n'est pas encore occupé : on a dit que ces importations devaient aller ailleurs, là où il n'y a pas d'autres chemins de fer canadiens. Envoyer un bateau ou deux à Fraser Surrey pour soulager la congestion, cela revient simplement à les envoyer aux mêmes sociétés ferroviaires. Ce n'est pas là la solution.

The BNSF Railway has been around in the past and has tried to enter Deltaport and that has been squashed, for whatever reasons, but the BN is available. They can get access: that would be one.

**Mr. Ouellette:** Yes: The access and then, if you look at some of the equipment we deal with, I am sure there would be either private business people or customers and manufacturers that would be prepared to invest in their own fleet of railcars.

**Senator Dawson:** We have somebody who is ready to build them.

**Mr. Ouellette:** Yes: I do not think that is out of the question if the mill knows that they will be able to utilize their own supply based on their own production. A lot of times, we receive calls from the mills that they are sending trucks because they cannot get any railcars. As Rick Cowan says, customers are shipping by truck from Northern Alberta or Meadow Lake in Saskatchewan because there is not enough rail capacity. I also understand we cannot build a church for Easter Sunday, but we need some ability to have a few more masses.

We have focused on the railways, but the other reason that we were formed was because of the problems we were having with the deep-sea carriers as well. They accept cargo on the other side. They bring it over and dump it, I will not say at Fraser Surrey yet, but that probably will come. They drop their problems on the dock and they go back eventually to the Far East and grab some more cargo. It is a good business plan. We are left to deal with it. Again, we need accountability for the shipping community. We can beat up the railways. We could stay here all day. It would be fun but I think they do certain things for certain reasons. At the end of the day, I think the other side of the equation is that the steamship lines see all this manufactured cargo when they go into their terminals in Beijing and other places and they load it up on these brand new, big vessels. They arrive here and dump it on the dock, knowing the railway said they want only five-per-cent growth, but steamship managers have said they have 10-per-cent growth. We are experiencing that disconnect now. That is why we cannot blame the railways for all our problems. We would like to, but they are not totally at fault. They have some help.

**Senator Dawson:** When a shipping company is deciding whether to use to your facility, somebody else's terminal, what factors weigh in for them, and which of those factors can we help with to become more attractive to them when they make that choice?

BNSF Railway a exercé ses activités dans la région par le passé et a essayé d'entrer chez Deltaport. Sa tentative a été tuée dans l'oeuf, pour une raison ou une autre, mais le BN était disponible. On peut obtenir accès : ce serait un cas.

**M. Ouellette :** Oui : l'accès, puis, si vous regardez ce que représente une partie du matériel dont il est question, je suis sûr que, dans le secteur privé, il y a des hommes d'affaires ou des clients ou des fabricants qui seraient prêts à investir dans leur propre parc de wagons de train.

**Le sénateur Dawson :** Nous avons quelqu'un qui est prêt à les construire.

**M. Ouellette :** Oui : je ne crois pas que ce soit exclu, dans la mesure où les responsables de l'usine sauront qu'ils peuvent utiliser leurs propres stocks à partir de leur propre production. Souvent, les gens des usines nous appellent pour dire qu'ils envoient des camions parce qu'ils n'ont pu obtenir de wagons de train. Comme Rick Cowan l'a dit, les clients envoient des marchandises par camion depuis le nord de l'Alberta ou Meadow Lake, en Saskatchewan, du fait d'une capacité ferroviaire insuffisante. Je comprends que nous ne pouvons pas construire une église juste pour le dimanche de Pâques, mais il nous faut nous donner les moyens de tenir quelques messes de plus.

Nous nous sommes concentrés sur le cas des chemins de fer, mais l'autre raison pour laquelle nous nous sommes regroupés, c'est qu'il y a aussi des difficultés touchant les transporteurs en eaux profondes. Ils acceptent les chargements de l'autre côté. Ils s'en viennent et déposent cela ici, je ne dirais pas à Fraser Surrey encore, mais ça viendra probablement. Ils déposent leurs problèmes sur le quai et s'en retournent en Extrême-Orient, où ils prennent d'autres chargements. C'est un bon plan d'affaires. Cela nous laisse avec les problèmes. Encore une fois, il faut que le monde du transport maritime rende des comptes. Nous pouvons bien critiquer ouvertement les sociétés ferroviaires. Nous pourrions le faire toute la journée. Ce serait amusant, mais je crois que certaines raisons expliquent certains actes de leur part. En dernière analyse, à mon avis, l'autre côté de l'équation, c'est que les lignes maritimes voient tous ces chargements de produits manufacturés dans leurs terminaux à Beijing et ailleurs, alors elles font charger cela dans de grands bateaux tout neufs. Les bateaux arrivent ici et déposent les marchandises sur le quai, en sachant que la société ferroviaire a dit être capable d'assumer seulement une croissance de 5 p. 100, mais les gestionnaires des lignes maritimes ont dit qu'ils devaient s'en tenir à une croissance de 10 p. 100. Nous vivons cet écart en ce moment. C'est pourquoi nous ne pouvons mettre tous nos problèmes sur le dos des sociétés ferroviaires. Nous aimerions bien le faire, mais elles ne sont pas entièrement fautives. Elles ont eu de l'aide.

**Le sénateur Dawson :** Lorsqu'une compagnie maritime envisage de recourir à votre installation, au terminal de quelqu'un d'autre, quels sont les facteurs qu'elle prend en considération, et en rapport avec lesquels de ces facteurs pouvons-nous vous aider, pour que vous représentiez à leurs yeux un choix plus attrayant?

**Mr. Hanson:** I can describe what we understand to be the key factors. You can draw your own inference about how you can help on those fronts. The first is price. Interestingly, price becomes a big challenge because if companies concentrate all their volume in one terminal, they receive volume discounts that are attractive. If we try to steal away, say, 10 per cent of the business and redirect it to our terminal, by definition, the 10 per cent we try to steal is at the cheapest rate because those companies benefit from the biggest discounts. That is a big challenge. Prying business away is an economic challenge.

Then, they look at access: is your terminal so congested that no berth window is available? An earlier witness reported that these vessels are on strings: regular, typically weekly, rotations. If a dozen ports are in a string and it is necessary for a ship to be at your port on a Wednesday, they cannot arbitrarily move that to a Thursday or a Tuesday. It does not work that way. Unfortunately, a lot of the strings are on a similar rotation because the goods originate in Asia and oftentimes, they are loaded at more or less the same time. Then those vessels arrive here at, more or less, the same time, so there is a lot of congestion around the middle of the week because, of course, the goods originated that way and nobody wants to work on a weekend because they pay premiums for doing so. The second thing is the berth window.

A third piece for us is, of course, we are located on the Fraser River. Again, there is ample capacity for all but the largest ships today to come up the river. However, to do so, they require tidal assists. They must wait for the tide to come, then they come to the port, discharge their cargo, wait for the tide and then off they go. Interestingly, because of the congestion in the gateway right now, waiting for the tidal windows is really nothing because berth congestion elsewhere gives them the impetus to come to us. However, the river restricts the size of vessel we can handle. Frankly, the perception is that we can handle a much smaller vessel than we can, and there is more capacity there.

Those are the key drivers. You asked the question earlier on, do we complain when we receive poor rail service? We do not. We do not have a commercial relationship with the rail lines, so it is hard to hold them accountable if we do not also hold their cheque. Instead the relationship is with our customer, between the shipping line and the rail. I do not want to be too crass about it, but the shipping line — and Kevin Ouellette spoke of this — brings the cargo, drops it off on the dock, and if the cargo sits, it is the customer who feels that pain. We work with the customer, for example, Loblaw's or Canadian Tire, to make sure the company understand that the reason the cargo sits at our terminal has nothing to do with our performance. It sits there because we did not have the railcars. We tell them we had this many cars and how

**M. Hanson :** Je peux décrire ce que nous tenons pour des facteurs clés. Vous pourrez déduire vous-même ce qu'il est possible de faire pour nous aider à ce sujet. Le premier, c'est le prix. Fait intéressant, le prix commence à poser un grand défi : si les entreprises concentrent tout leur volume en un seul terminal, elles reçoivent des réductions attrayantes. Si nous essayons de voler à quelqu'un, disons, 10 p. 100 de son volume et le redirigeons vers notre terminal à nous, par définition, les 10 p. 100 que nous volons sont offerts au tarif le plus bas, car les entreprises en question profitent des plus grandes réductions de prix. C'est là un grand défi. Aller soutirer des affaires à quelqu'un d'autre représente un défi sur le plan économique.

Puis, il y a l'accès : est-ce que votre terminal est congestionné au point où il n'y a pas de poste d'arrimage libre? Tout à l'heure, un témoin a dit que les bateaux en question font des boucles : des rotations périodiques, habituellement à la semaine. Si une douzaine de ports figurent dans une boucle et qu'il est nécessaire pour un bateau de se trouver à votre port un mercredi, il ne peut pas choisir arbitrairement de faire ça plutôt le jeudi ou le mardi. Ce n'est pas de cette façon que les choses fonctionnent. Malheureusement, beaucoup des boucles en questions correspondent à une rotation semblable, car les produits proviennent d'Asie et, souvent, sont chargés plus ou moins en même temps. Puis, les bateaux arrivent ici plus ou moins en même temps, de sorte qu'il y a beaucoup de congestion autour du milieu de la semaine, car, bien entendu, les biens proviennent du même endroit et que personne ne souhaite que le travail se fasse la fin de semaine, car il y a des primes à payer à ce moment-là. Le deuxième facteur, c'est l'accès aux postes d'arrimage.

Notre troisième facteur, bien entendu, c'est le fait d'être situé sur le fleuve Fraser. Encore une fois, nous avons tout à fait la capacité nécessaire pour accueillir les grands bateaux, sauf les plus gros de tous. Cependant, pour cela, il faut l'aide des marées. Le bateau doit attendre que vienne la marée, puis se rendre au port, décharger ses marchandises, attendre la marée de nouveau, puis s'en aller. Fait intéressant, étant donné la congestion qui touche la porte d'entrée du Pacifique en ce moment, attendre que les marées ouvrent la voie ne représente vraiment rien : la congestion qu'il y a ailleurs incite vraiment les bateaux à venir chez nous. Cependant, le fleuve est tel que la taille des bateaux qui peuvent y naviguer est limitée. Pour être franc, les gens ont l'impression qu'on peut seulement accueillir un bateau beaucoup plus petit que c'est le cas, et il y a davantage de capacité là.

Voilà les principaux facteurs. Vous avez posé la question plus tôt : est-ce que nous nous plaignons du piètre service ferroviaire qui nous est donné? Nous ne le faisons pas. Nous n'avons pas de relations commerciales avec les sociétés ferroviaires; il est donc difficile d'exiger qu'elles rendent des comptes sans leur rendre de chèque. Notre relation est plutôt celle que nous avons avec notre client, entre les lignes maritimes et les lignes ferroviaires. Je ne voudrais pas le dire trop brutalement, mais la société de transport maritime — et Kevin Ouellette en a parlé — apporte le chargement, le dépose sur le quai et, si le chargement reste là, c'est le client qui en ressent les contrecoups. Nous travaillons avec le client, par exemple Loblaw's ou Canadian Tire, pour nous assurer qu'il comprend pourquoi le chargement reste là au



quickly we loaded them, thinking that they will then go to the shipping line and say, the performance you are delivering is not meeting our standards. Then, the hope is that the shipping lines can then work with the rail lines, but the route is circuitous to deliver the message back to the root of the problem, if you will. I do not know if that answers your questions, but a shipping line looks at those kinds of key determinants in deciding which terminal to go to.

**Senator Adams:** Sorry, I was not able to accept your hospitality yesterday. I come from the North. You remind me that there are penalties every time that we get into an airplane. Where my home is, if a plane cannot land, the airline says they are not responsible, and we have to pay for our own hotel, taxi and everything. In 1980, we did some work to bring in a railway system, privatized short runs and CN. How much do you people work with CN and the short runs, which are now mostly privatized? Where I live around Hudson Bay, most of our supplies come from Winnipeg to Churchill, Manitoba. You are talking about boxcars, flatcars, railways and stuff like that, but as soon as you get into good transportation, where do they go? Is CN possible? From there, CN transfers to a private system, but how does that system work right now with CN?

**Mr. Ouellette:** Locally, I guess B.C. Railway still has a short line from the container terminal at Deltaport. The Lower Mainland, for the most part, is serviced either by CN or CP, depending on which line someone is on, but there is one local short line railway, Southern Railway, and they have a smaller geography.

Do they provide service to Fraser Surrey or is it CN that provides your service?

**Mr. Hanson:** CN provides most of the service. It has reversed. It used to be CP provided most of the service, but with the loss of CP Ships, now CN provides more service, but the other two do as well, on a smaller ratio.

**Mr. Ouellette:** Yes: we have a short line, Southern Railway, owned by Dennis Washington. It provides some switch service. The cars come in from their geographical area, their territory, which is close to Fraser Surrey Docks, as well as Annacis Island for the most part and a little bit of Abbotsford. CN or CP will hand those cars off at certain points in the Lower Mainland for those destinations and then Southern Railway will be the delivery carrier. On the export, I believe they take some product to the border and then hand it over to CN, CP, BN or something like that, but there is little activity on a short line basis here in the Lower Mainland.

terminal, que cela n'a rien à voir avec notre rendement à nous. Il reste là parce que nous n'avons pas les wagons de train qu'il faut. Nous leur disons que nous avons tant de wagons et que nous les avons chargés à telle vitesse, en croyant qu'ils iront à la société de transport maritime et diront : votre rendement est en deçà de nos normes. Ensuite, l'espoir, c'est que les lignes maritimes collaboreront avec les lignes ferroviaires, mais le message, pour faire le chemin du bout jusqu'à la racine du problème, pour ainsi dire, emprunte une voie détournée. Je ne sais pas si j'ai répondu à votre question, mais le transporteur maritime étudie ce genre de déterminants clés pour savoir quel terminal choisir.

**Le sénateur Adams :** Je m'excuse, je n'ai pu profiter de votre accueil hier. Je suis originaire du Nord. Vous me rappelez qu'il y a des sanctions chaque fois que nous embarquons dans un avion. Là où je vis, si un avion ne se pose pas, la compagnie aérienne dit qu'elle n'est pas responsable, et nous devons assumer nous-mêmes les frais d'hôtel, de taxi et de tout le reste. En 1980, nous avons travaillé pour y faire venir une voie ferrée, un chemin de fer sur courte distance privée et le CN. Dans quelle mesure travaillez-vous avec les gens du CN et des chemins de fer sur courte distance, qui sont maintenant privatisés pour la plupart? Là où je vis, dans le coin de la baie d'Hudson, la plupart de nos vivres proviennent de Winnipeg et sont destinés à Churchill, au Manitoba. On peut parler de wagons couverts, de wagons plats, de chemins de fer et de trucs comme ça, mais dès qu'il s'agit de transport de marchandises, où vont-ils? Le CN est-il possible? De là, le CN transfère à un système privé, mais comment ce système fonctionne-t-il en ce moment avec le CN?

**M. Ouellette :** Localement, j'imagine que B.C. Railway a encore un chemin de fer sur courte distance depuis le terminal à conteneurs jusqu'à Deltaport. Essentiellement, le service dans le Lower Mainland est fourni par le CN ou le CP, selon la voie dont il est question, mais il y a un chemin de fer local sur courte distance, le Southern Railway, qui a un rayon d'action limité.

Fournit-il le service à Fraser Surrey ou est-ce le CN qui fournit le service en question?

**M. Hanson :** Le CN fournit la majeure partie du service. Il y a eu renversement de la situation. Auparavant, c'était le CP qui fournissait l'essentiel du service, mais étant donné la perte de CP Navigation, c'est maintenant le CN qui fournit plus de services, mais les deux autres s'en chargent aussi, dans une moindre mesure.

**M. Ouellette :** Oui : nous avons un chemin de fer sur courte distance, le Southern Railway, qui appartient à Dennis Washington. Il fournit un service d'aiguillage. Les wagons arrivent de leur coin, de leur territoire, qui est proche des Fraser Surrey Docks, ainsi que d'Annacis Island, pour la plus grande part, et d'Abbotsford, un peu. Le CN ou le CP remet les wagons entre les mains de quelqu'un d'autre à certains points, dans le Lower Mainland, pour les destinations en question, puis le Southern Railway fait la livraison. Dans le cas des exportations, je crois qu'on apporte le produit jusqu'à la frontière, puis on le remet au CN, au CP, à BN ou à une entreprise du genre, mais il y a peu d'activités du côté des chemins de fer sur courte distance, ici, dans le Lower Mainland.

**Mr. Hanson:** At Fraser Surrey Docks, because we have our own switch crew, we assemble the trains in our yard and move them out into the port authority's holding tracks right next door. Again, the CNs, the CPs and the BNs can come in and hook and haul, so we do not need to use Southern Railway as much, although from time to time they bring cars in.

**Senator Adams:** My question is about late penalties. You say you load here in B.C., you go to a destination and CN is still part of that. The boxcar is transferred to the private railway, but CN still charges for the delays?

**Mr. Ouellette:** Yes, even on the private cars.

**Senator Adams:** CN still charges you for the delays?

**Mr. Ouellette:** Yes.

**Senator Eyton:** What are the commercial terms for shipping, FOB where? Typically the terms would be FOB destination of some sort. At least, it seems to me logically, it should not be FOB terminal, the docks. The question of who is paying for the delay is relevant and FOB whatever will tell you who pays for that delay. Is that a sensible question? I am curious.

**Mr. Ouellette:** Yes.

**Senator Eyton:** You import something from China: When is the seller of that merchandise entitled to payment? When have they done what they are supposed to do?

**Mr. Hanson:** We are not privy to the commercial arrangements between the shipping lines and the importer or the owner of the cargo, but if damages occur to the goods in transit, the claims come from the importer, which suggests that the goods are probably shipped FOB terminal. That means that the shipping line is responsible while the freight is on the ocean, but as soon as it hits land, then the customer is.

**Senator Eyton:** I can see then why they simply unload and scuttle back to wherever they came from because they are entitled to payment and they are gone. That is curious.

**Mr. Hanson:** Not to make excuses for the shipping lines, but it is evident that they are under tremendous rate pressure these days, frankly largely of their own making, because they have added so much capacity both on the Atlantic and trans-Pacific routes that their vessel utilization rates are dropping and they are suffering losses.

**Senator Eyton:** What it should mean logically is that if the buyer of those goods has paid for them and they are at the terminal, there should be tremendous pressure on the buyer to

**M. Hanson :** Chez Fraser Surrey Docks, comme nous avons notre propre équipe d'aiguillage, nous assemblons les trains dans notre cour et les envoyons sur les voies d'attente de l'administration portuaire, tout juste à côté. Encore une fois, le CN, le CP et BN peuvent venir accrocher le train à leur locomotive, de sorte que nous n'avons pas à utiliser autant Southern Railway, même s'il nous apporte des wagons de temps à autre.

**Le sénateur Adams :** Ma question porte sur les pénalités qui s'appliquent en cas de retard. Vous dites que vous chargez les marchandises ici en Colombie-Britannique, que vous allez vers une destination et que le CN fait toujours partie de cette équation. Le wagon couvert est transféré au chemin de fer privé, mais le CN facture toujours les retards?

**M. Ouellette :** Oui, même lorsque le wagon appartient au secteur privé.

**Le sénateur Adams :** Le CN vous facture toujours les retards?

**M. Ouellette :** Oui.

**Le sénateur Eyton :** Quelle est l'expression utilisée dans le domaine du transport maritime commercial : franco à bord quelque part? D'habitude, on dirait FAB une destination quelconque. Au moins, il me semble logique que ce ne soit pas FAB terminal, les quais. La question de savoir qui assume les frais du retard est pertinente, et FAB quelque part vous dira qui assume les frais de ce retard. Est-ce une question sensée? Je suis curieux.

**M. Ouellette :** Oui.

**Le sénateur Eyton :** Vous importez quelque chose de Chine : à quel moment le vendeur de la marchandise a-t-il droit au paiement? Quand il a fait ce qu'il était censé faire?

**M. Hanson :** Nous ne sommes pas au courant des ententes commerciales conclues entre les lignes maritimes et l'importateur ou le propriétaire de la marchandise, mais si les marchandises subissent des avaries pendant le transport, la réclamation provient de l'importateur, ce qui donne à croire que les biens sont probablement expédiés FAB terminal. Cela veut dire que la ligne maritime est responsable des marchandises pendant que celles-ci se trouvent à voyager sur l'océan, mais, dès que la terre ferme est touchée, c'est le client qui est responsable.

**Le sénateur Eyton :** Je vois donc pourquoi les gens en question se contentent de décharger la marchandise puis de s'en retourner rapidement d'où ils sont venus, où que ce soit, parce qu'ils ont droit au paiement et puis ils s'en vont. C'est curieux.

**M. Hanson :** Je ne veux pas justifier ce que les lignes maritimes, mais il est évident qu'elles subissent des pressions énormes liées aux tarifs par les temps qui courent, pressions dont elles sont responsables elles-mêmes en grande partie, pour être franc, car elles ont ajouté une telle capacité sur les voies océaniques de l'Atlantique et du trans-Pacifique que le taux d'utilisation de leur bateau chute et qu'elles subissent des pertes.

**Le sénateur Eyton :** Ce que ça devrait signifier, d'un point de vue logique, c'est que si l'acheteur des biens en question les a payés et que les biens se trouvent au terminal, il y a une pression

finish the journey, load them on a train and deliver them to wherever they are going: to Toronto, Barrie, Saskatoon or wherever.

I want to learn more about West Coast Container Freight Handlers Association, partly because we had the tour yesterday and it was constructive and useful, although I did not understand some of the factors that impact on you. What is your particular mandate and when were you formed?

**Mr. Ouellette:** We were formed two years ago. Our mandate is to provide a forum for our members, who are primarily export forest product and agricultural container loaders, to work together for the benefit of the exporter. A lot of forest products move out of this port in ocean containers: pulp, lumber, craft liner board, newsprint and those types of things. Although I compete with Rick Cowan and David Peacock — we compete for a lot of the facilities you saw yesterday: the inside, what we do, technology and those types of things — at the end of the day, moving a truck from West Coast to the terminal, moving a truck from Euro Asia to the terminal or from David's Westran facility at the end of our site to the terminals is similar, so we have a lot of common goals. Our mandate is to provide assistance in moving issues forward, such as participating in the rail study.

**Senator Eyton:** As I understand it, the association is focused on exports as opposed to imports?

**Mr. Ouellette:** That is right.

**Senator Eyton:** The warehouse we saw yesterday was certainly more than two years old. It looked good but it was more than two years old.

**Mr. Ouellette:** No, the association is two years old. We were brought together for two reasons. One, we were all experiencing the same difficulties with the railway. We were receiving bills and we were receiving poor service. We were experiencing a lot of problems but we would pick up the phone and nobody would even call back. We would phone the railway, nobody would call back, so we were becoming frustrated. I would run into Rick Cowan somewhere at an event and I would say, how are things? He would say, I just cannot get any satisfaction, or I would see David Peacock. I talked to people I knew on the North Shore that were involved in the bulk business. They said they were experiencing the same problems in a bigger picture because they use unit trains, so we set up an association. We said, as an individual, we have no place. As for Coast 2000, I would not be here today if we had not formed this association. We are now recognized in the port as somebody to call for assistance and input. We now have a voice in what goes on in the Lower Mainland, so the first issue was rail. As we went into the rail problems and started the study, the terminals started. We are now involved in trying to move hours, delivery, openings and those

énorme sur l'acheteur pour qu'il leur fasse achever le parcours, qu'il les charge à bord d'un train et qu'il les livre là où ils sont censés aller : à Toronto, à Barrie, à Saskatoon ou je ne sais où.

Je veux en savoir plus sur la West Coast Container Freight Handlers Association, en partie parce que nous avons eu droit à une visite hier et que c'était constructif et utile, mais je ne comprends pas certains des facteurs qui ont un effet sur vous. Quel est votre mandat particulier, et à quel moment l'association s'est-elle formée?

**M. Ouellette :** Nous avons formé l'association il y a deux ans. Notre mandat consiste à donner une tribune à nos membres, qui s'adonnent principalement aux chargements de conteneurs de produits forestiers et agricoles destinés à l'agriculture, pour qu'ils puissent travailler ensemble à l'avantage de l'exportateur. Une grande quantité de produits forestiers quittent notre port dans des conteneurs océaniques : pâte, bois d'œuvre, carton à doublure, papier journal, vous voyez le genre de marchandises. Je suis en concurrence avec Rick Cowan et David Peacock — nous rivalisons pour bon nombre des installations que vous avez vues hier : l'intérieur, ce que nous faisons, la technologie et ce genre de choses —, mais, en dernière analyse, le transport dans un camion qui va de West Coast jusqu'au terminal, dans un camion qui va de Euro Asia jusqu'au terminal ou qui va de l'établissement de Westran de David, au bout de notre site, jusqu'aux terminaux présente des ressemblances, si bien que nous avons beaucoup d'objectifs en commun. Notre mandat consiste à donner l'aide voulue pour que les choses progressent, par exemple en participant à l'étude du réseau ferroviaire.

**Le sénateur Eyton :** Si je comprends bien, l'association se concentre sur les exportations plutôt que les importations. C'est bien cela?

**M. Ouellette :** C'est cela.

**Le sénateur Eyton :** L'entrepôt que nous avons vu hier avait certainement plus de deux ans. Il était bien, mais il avait plus de deux ans.

**M. Ouellette :** Non, l'association a deux ans. Nous nous sommes regroupés pour deux raisons. Premièrement, nous éprouvions tous les mêmes difficultés face aux sociétés ferroviaires. Nous recevions des factures et nous recevions un piètre service. Nous éprouvions beaucoup de problèmes, mais si nous appelions pour en parler, personne ne nous rappelait même. Nous téléphonions à la société ferroviaire, mais personne ne rappelait, si bien que nous devenions frustrés. Je croisais Rick Cowan sur mon chemin quelque part, à une activité quelconque, et je disais : comment est-ce que ça se passe? Il disait : je n'arrive simplement pas à trouver de solution... ou encore je voyais David Peacock. Je parlais aux gens que je connaissais sur la côte Nord et qui travaillaient dans le domaine du vrac. Ils disaient éprouver les mêmes problèmes sur un plus vaste terrain, car ils utilisent des trains-blocs. Nous avons donc mis sur pied une association. Nous nous sommes dit que, individuellement, nous n'avions pas de place. Quant à Coast 2000, je ne serais pas là aujourd'hui si nous n'avions pas mis sur pied cette association. Au port, nous sommes maintenant reconnus comme étant des gens que l'on appelle pour obtenir de l'aide ou un avis. Nous avons maintenant une voix

types of things collectively because, again, at the end of the day, we all load railcars and we deliver to the port. How we do it, what we do and who we do it with are all different, so those are our competitive factors. At the end of the day, though, we want equal access. We want accountability. We are fighting for those things for the export community.

**Senator Eyton:** From what I understand of your comments and comments from the others today, this was a grand experiment. You say it is two years old, you have invested a couple hundred million dollars and you have 500 employees, but it does not sound as if it has been entirely successful.

**Mr. Ouellette:** It is difficult. Within that, it is not only our company but our industry. We are struggling to provide basic service. We are good service providers. If you talk to any of the forest product companies, when things are fluid we move a lot of cargo and we move it well. We are now at the point where we have hit the wall and every time we try to do something else, we hit a wall, so, yes, it is difficult.

**Senator Eyton:** As I looked around yesterday and we saw some of the warehousing, you had pulp, nickel and paper. I guess those products are the three principals ones. It made perfect sense to me that you were adding additional capacity. You could move containers off the terminal lands. You can be complementary in so many ways. You can help customers organize their shipments. I did not understand that it was so focused on export market, but it should be a help. I find it hard to imagine why there is not more cooperation and more room for you. Partly, it is my instinct, and I do not know the numbers but I can get them easily, that we are importing all kinds of stuff, for example, China is a tremendous exporter to Canada, and we find room to ship them across the ocean and ship them wherever they going in Canada and we use up capacity. I would have thought that the trade, particularly in consumer products and manufactured goods, going out, the export part, would be much less than the imports. Therefore, it seems to me, containers must be available, capacity must be available or there must even be a need to fill up as much as you can, so then, on the return voyage, you should represent Canadian exporters and you should be able to do that because there is space. What is wrong with that analysis?

**Mr. Ouellette:** If you look at trade with Canada, or the volume, our forest product volume is flat, so we handle around the same tonnage. The problem has become physical limitations. Therefore, when we have an operational problem, we must reduce

pour nous exprimer dans le Lower Mainland. La première question était donc celle des chemins de fer. Au moment où nous avons abordé les problèmes liés au service ferroviaire et entamé l'étude, les terminaux ont commencé. Nous essayons maintenant d'agir collectivement pour établir les heures, les livraisons, les ouvertures et les choses du genre : encore une fois, au bout du compte, nous travaillons tous à charger des wagons de train et à faire des livraisons au port. Notre façon de nous y prendre, ce que nous faisons et avec qui nous le faisons — tout cela est différent, ce sont donc nos facteurs de concurrence. En dernière analyse, par contre, nous voulons un accès égal. Nous voulons que des comptes soient rendus. Nous nous battons pour ces choses, pour le monde des exportateurs.

**Le sénateur Eyton :** Si je saisis bien vos observations et les observations que d'autres personnes ont formulées aujourd'hui, c'était une grande expérience. Vous dites que l'expérience a deux ans, que vous avez investi quelques centaines de millions de dollars et que vous avez 500 employés, mais on ne dirait pas que vos efforts ont été parfaitement fructueux.

**M. Ouellette :** C'est difficile. Dans le contexte, c'est non seulement notre entreprise, mais également notre industrie. Nous luttons pour fournir un service de base. Nous sommes de bons fournisseurs de services. Si vous parlez à l'une quelconque des entreprises forestières, ils vous diront que, lorsque les choses se déroulent bien, nous transportons beaucoup de marchandises et que nous le faisons bien. Nous en sommes au point où nous avons frappé le mur et que, chaque fois que nous essayons autre chose, nous frappons un mur... alors donc, oui, c'est difficile.

**Le sénateur Eyton :** Je regardais autour de moi hier pendant la visite et, dans l'entrepôt, j'ai vu de la pâte, du nickel et du papier. J'imagine que ce sont les trois principaux produits. Il me semblait parfaitement logique que vous ajoutiez de la capacité. Vous pourriez sortir les conteneurs des terrains du terminal. Vous pourriez faire un travail complémentaire de tant de façons. Vous pourriez aider les clients à organiser leurs chargements. Je ne comprenais pas l'insistance sur le marché de l'exportation, mais ça devrait être utile. J'ai de la difficulté à savoir pourquoi il n'y a pas davantage de coopération et davantage de place pour vous. En partie, c'est mon instinct qui entre en ligne de compte, et je ne connais pas les statistiques, mais je peux les obtenir facilement... nous importons toutes sortes de trucs, par exemple, la Chine exporte énormément vers le Canada, et nous trouvons de la place pour envoyer ça de l'autre côté de l'océan et pour envoyer cela au Canada, et nous utilisons toute la capacité. J'aurais cru que le commerce, et particulièrement celui des biens de consommation et des produits manufacturés, celui qui sort, le bien exporté, serait bien moins important que l'importation. Il me semble donc qu'il devrait y avoir des conteneurs libres, de la capacité, sinon il y a le besoin d'emplier les conteneurs autant que possible, alors donc, sur le voyage du retour, vous devriez représenter les exportateurs canadiens et vous devriez pouvoir le faire parce qu'il y a de la place. Qu'est-ce qui ne va pas dans cette analyse?

**M. Ouellette :** Si vous étudiez le commerce avec le Canada ou le volume, notre volume de produits forestiers est stable... nous avons donc à peu près le même tonnage. Ce sont des limites matérielles qui ont fini par poser un problème. Nous avons donc

something. It is as simple as that. We cannot continue to accept the same amount of cargo because we will never get ourselves out of the problem. The terminal operators had to make a conscious decision and that decision was to cut the export.

**Senator Eyton:** There must be room. To put it simply, there must be empty containers going back.

**Mr. Cowan:** We are suffering from equipment shortage in a lot of cases. For a lot of the bookings I do, I am scrambling to find empty equipment that I can load my product into. I do this on a daily basis. It is all interwoven with the congestion that has occurred. There is a cause and effect everywhere down the line. We have tried, as an association, to open lines of communications to help resolve some of these webs and find highways rather than side roads, but there should be lots of empty equipment. That empty equipment is not necessarily coming back to Vancouver from the Chicago area. It could go out through the Port of Halifax or it could be preloaded onto something and then eventually go out as an intact container directly to the vessel. I am waiting for 150 containers that I hope come in on the rail that I can start loading and booking. I have maybe 24 hours to load them and get them down to the docks. I have restricted hours on the docks.

We have hardly touched on the docks at all. CN is not the only problem. The docks have difficulties too. They are open eight hours a day. Now, with the help of the industry, they are starting to open up for longer hours, but I am open 24/7, not because I need to, but when there are windows of opportunity, I have to take advantage of them and move my cargo. If there is a late gate at a port at Centerm on a Monday or Deltaport on a Monday night, I will run 80 or 100 containers there on that nightshift to move them off my dock because I have only 25 appointments: I am allowed to take only 25 containers back in the daytime.

**Senator Eyton:** I still do not understand why you are the last people called because it seems to me that your role is to organize and containerize, and you would be the easiest people to deal with. Fraser Surrey talked about making up their own trains. That makes terrific sense to me. I do not know why both the terminals and the railways would not embrace someone in the middle that does not use up valuable space that we require in terminals, and where the customers, one way or another, do not have the responsibility of putting the trains together, figuring it all out and looking after containers. I would think that service is valuable, but apparently it is not being utilized.

**Mr. Cowan:** It is physical space.

**Mr. Ouellette:** Part of that reason is that we are already in trouble. When we are in trouble, it is tough to plan because we are trying to dig out. We have gotten ourselves into this problem. We have to get ourselves out, but I do not think we can get out without a commitment from the whole industry. Again, I guess the dock operators had to pick something. They stopped the lines.

un problème opérationnel, nous devons réduire quelque chose. C'est aussi simple que cela. Nous ne pouvons pas continuer à accepter la même quantité de marchandises, sinon nous n'allons jamais nous en sortir. Les exploitants de terminal ont consciemment décidé de faire quelque chose, et ce quelque chose, c'est de réduire l'exportation.

**Le sénateur Eyton :** Il doit y avoir de la place. Pour le dire simplement, il doit y avoir des conteneurs vides qui reviennent.

**M. Cowan :** Nous manquons d'équipement dans bien des cas. Pour bien des commandes, je fais des pieds et des mains pour trouver du matériel dans lequel charger mes marchandises. Je fais cela tous les jours. Tout cela est lié au problème de la congestion. La chaîne des causes et des effets enveloppe le tout. En tant qu'association, nous avons essayé d'ouvrir les voies de communication pour aider à résoudre certains des problèmes de circulation et trouver des routes principales plutôt que des routes secondaires, mais il devrait y avoir beaucoup de matériel vide. Ce matériel vide ne revient pas forcément à Vancouver depuis la région de Chicago. Il peut passer par le port de Halifax ou être préchargé sur quelque chose, puis être chargé à bord du bateau directement, un conteneur intact. J'attends 150 conteneurs qui, je l'espère, arriveront par train, pour que je puisse commencer à les charger et faire des commandes. J'ai peut-être 24 heures pour les charger et les acheminer jusqu'aux quais. Le nombre d'heures que je peux passer aux quais est restreint.

Nous avons à peine touché les quais. Le CN n'est pas le seul problème. Les quais ont des difficultés aussi. Ils sont ouverts huit heures par jour. Maintenant, avec l'aide de l'industrie, ils commencent à avoir des heures plus longues, mais moi, je suis ouvert 24 heures sur 24, sept jours sur sept, non pas parce qu'il le faut, mais lorsqu'il y a des possibilités qui s'ouvrent, je dois en tirer parti et déplacer mes marchandises. S'il y a une arrivée tardive au port, chez Centerm, un lundi, ou chez Deltaport, un lundi soir, j'y ferai transiter 80 ou 100 conteneurs de nuit pour ôter ça de mon quai, car je n'ai que 25 allocations : je n'ai droit qu'à 25 conteneurs de jour.

**Le sénateur Eyton :** Je ne comprends toujours pas pourquoi vous êtes les derniers à être appelés : il me semble que votre rôle consiste à organiser et à conteneuriser, et c'est avec vous qu'il est le plus simple de traiter. Fraser Surrey a parlé de l'idée d'avoir leurs propres trains. Cela me semble parfaitement sensé. Je ne sais pas pourquoi les terminaux et les chemins de fer n'accueilleraient pas avec enthousiasme un intermédiaire quelconque qui n'utilise pas le précieux espace qu'il nous faut dans les terminaux, dans une situation où les clients, d'une façon ou d'une autre, n'ont pas la responsabilité d'assembler les trains, de tout démêler et de s'occuper des conteneurs. J'ose croire qu'un tel service est précieux, mais, apparemment, ça ne s'utilise pas.

**M. Cowan :** C'est une question d'espace au sens physique.

**M. Ouellette :** Ça s'explique en partie par le fait que nous sommes déjà en difficulté. Quand on est en difficulté, il est difficile de planifier, car on est occupé à essayer de se sortir du pétrin. Nous nous sommes mis nous-mêmes dans ce pétrin. Nous devons nous en tirer, mais je ne crois pas qu'il sera possible d'y arriver sans que l'industrie entière s'engage. Encore une fois, j'imagine

I think David Peacock said they reduced inbound freight 25 per cent, so they finally took a stand with the steamship line and said, reduce your inbound volume 25 per cent. Where that has gone, I have no idea, or did they leave it in China? We are not sure but there is an overall reduction to the steamship lines. Those guys were told that.

Now, on the physical side, they are not allowing us to deliver the cargo, so we cannot go to Vanterm right now. They say their lanes are plugged with import cargo because they are waiting to put it on the rail. The problem they have again is that railcars come in and they are loaded. They have those empty containers that RickCowan wants, but they cannot allow a truck on the dock to pick it up, so they have to put it on the ship. We have serious problems. Operationally, we only have this much room.

**Senator Eyton:** How much time do you have?

**Mr. Ouellette:** I am sorry?

**Senator Eyton:** How much time do you have if you are in trouble?

**Mr. Ouellette:** We seem to live like that. My next problem will be staffing. We have a hot labour market and people in my organization are ready to quit: people I have invested a lot of money in for training, that do a great job, and all they want to do is succeed one day. I mean succeed by moving the cargo: that is their job. Now they are moping around. To answer that question, we had yesterday. Now I have to do some stroking and other things to keep my people happy because they are discouraged. At the end of the day, if we look at it and say, this industry has a lot of growth. That growth is a good thing and we are all happy about it, and we all invested because we saw the growth. It is only that we have been consumed with the problems. We seem to be taking them on as an industry and that is why we came together, because we need to stand and deliver the messages.

**Senator Eyton:** Is your organization non-profit?

**Mr. Ouellette:** Yes.

**Senator Eyton:** Looking at all of that, there has been a suggestion that the CTA impose, or provide for, "service agreements." My last question is: What will the service agreements do for you? What are we looking at?

**Mr. Ouellette:** What we are trying to drive home is, we are physical, fixed-cost businesses, so we are building our businesses on moving X amount of product. We want the ability for the railways to come to the table with us and have some accountability. If they do not deliver, why is there no

que les exploitants des quais devaient choisir. Ils ont arrêté les lignes. Je crois que David Peacock a dit qu'ils avaient réduit de 25 p. 100 le fret à l'arrivée; ils ont finalement adressé leurs reproches à la société de transport maritime en lui disant : réduisez votre volume de 25 p. 100. Où sont passées les marchandises en question? Je n'en ai aucune idée. Peut-être sont-elles restées en Chine? Nous ne savons pas très bien, mais il y a eu une réduction globale du volume du côté des sociétés de transport maritime. On leur a dit ça.

Maintenant, du côté matériel, on ne nous permet pas de livrer les marchandises, de sorte que je ne peux aller à Vanterm en ce moment. Ils disent que leurs voies sont bloquées avec les cargos remplis de marchandises importées qu'on attend de charger à bord de wagons de train. Encore une fois, c'est que les wagons arrivent et qu'ils sont chargés. Ils ont les conteneurs vides sur lesquels Rick Cowan aimerait mettre la main, mais ils ne peuvent permettre qu'un camion vienne au quai pour ramasser les marchandises, alors il faut mettre cela à bord d'un bateau. Nous avons de graves problèmes. Du point de vue opérationnel, notre marge de manœuvre est limitée.

**Le sénateur Eyton :** Combien de temps avez-vous?

**M. Ouellette :** Pardon?

**Le sénateur Eyton :** Combien de temps avez-vous dans les cas où vous êtes en difficulté?

**M. Ouellette :** On dirait que c'est tout le temps. Mon prochain problème, ce sera le personnel. Le marché du travail est en effervescence, et les gens de mon organisation sont prêts à démissionner : les gens dans lesquels j'ai investi beaucoup d'argent du point de vue de la formation, et qui font un excellent travail; tout ce qu'ils veulent, c'est de réussir un jour. Par réussir, j'entends transporter les marchandises : c'est leur travail. Maintenant, ils sont là à se morfondre. Pour répondre à cette question, c'était le cas hier. Maintenant, je dois m'appliquer à encourager les gens et faire d'autres trucs pour qu'ils demeurent heureux, pour qu'ils ne se découragent pas. Au bout du compte, si nous étudions la situation et disons : cette industrie connaît une grande croissance. Cette croissance est une bonne chose qui nous rend tous heureux, et nous avons tous investi là-dedans parce que nous avons vu la croissance. C'est seulement que nous avons été submergés de problèmes. Nous semblons les affronter en tant qu'industrie, et c'est pourquoi nous nous sommes regroupés : il faut se lever et envoyer le bon message.

**Le sénateur Eyton :** Votre organisation est-elle sans but lucratif?

**M. Ouellette :** Oui.

**Le sénateur Eyton :** À regarder tout cela... on a proposé que l'OTC impose ou prévoie des « ententes touchant le service ». Ma dernière question est la suivante : qu'est-ce que ces ententes vous apporteraient? De quoi est-il question?

**M. Ouellette :** Ce que nous essayons de faire comprendre, c'est que notre entreprise est matérielle, qu'elle comporte des frais fixes, que nous sommes donc à bâtir notre entreprise de façon à transporter telle quantité de marchandises. Ce que nous souhaitons, c'est de pouvoir inviter les sociétés ferroviaires à la

penalty, because if we do not unload, there is a penalty? We want a fair playing field, so there is accountability on their part. Most of the time, it is not a matter of us unloading the cars. We have had our occasions, but it is a matter of business principle that says, we need to work together: here are the roles, here is the business process and we are a partnership. They want to use as few cars as possible. We will help them do that, but we need to have the ability, if they do not deliver, to send them a bill. We do not have that ability. We need the ability, as a group, to sit down with them and maybe put them into arbitration. We do not have that ability. Today, we have a single, commercial vehicle. We put our group together and the railway now recognizes there is some group. There is a wharf operators' group and so forth, but all we can do is communicate. We have no hammer. We have no anything. We are investing as well. Maybe we do not invest as much as the railways, but we are small business people that are entrepreneurial, that are hiring and that are putting our money on the line, but our business is run by somebody else.

**Senator Tkachuk:** Do the American exporters face the same problem that the Canadian exporters face because of the huge increase in volume from Asia?

**Mr. Ouellette:** They do not, to my knowledge.

**Mr. Peacock:** If you go California, their exports are negligible compared to their imports.

**Mr. Ouellette:** Yes, we are balanced. We have a fairly large export economy and only one gateway whereas they can spread it along, even through the Gulf and other areas, too, so I do not hear about the problems down there.

**Mr. Peacock:** I travelled to Japan and our export community, Canada, B.C. and Vancouver, has a terrible reputation overseas. We are a joke, whether it is a truck strike, a rail strike or port congestion. I think that is one thing our customers struggle with. Sometimes, it is not the quality or the price but our reputation for getting the product to market — we do not get the product to market and we are back in that shoe right now. Whether the issues are rail issues or terminal issues, they are enormous for us. We have seats on many of the stakeholder groups in the port. I sit on two stakeholder and appointment committees myself, so we try but our reputation over there is not good, and it surprises me when people do not know that.

**Senator Tkachuk:** Well, they will not tell us, but I am glad you are telling us.

table et de leur demander des comptes. Si elles ne respectent pas leur parole, pourquoi n'y a-t-il pas de pénalités, alors que, nous, si nous ne déchargeons pas, il y a une pénalité? Nous voulons des chances égales, pour qu'elles aient des comptes à rendre. La plupart du temps, ce n'est pas le fait pour nous de décharger leurs wagons qui pose un problème. Nous avons eu des problèmes à l'occasion, mais c'est une question de principe en affaires : nous devons travailler ensemble : voici les rôles, voici le processus, et nous formons un partenariat. Elles veulent utiliser le moins de wagons possible. Nous allons les aider, mais il nous faut cette capacité : si elles ne tiennent pas parole, nous devons pouvoir leur envoyer une facture. Nous n'avons pas cette capacité. Nous avons besoin de la capacité, en tant que groupe, nous asseoir avec eux et de peut-être envoyer cela en arbitrage. Nous n'avons pas cette capacité. Aujourd'hui, nous avons un véhicule commercial unique. Nous avons créé notre groupe et, maintenant, la société ferroviaire reconnaît qu'il y a un groupe. Il y a un groupe d'exploitants de quai et ainsi de suite, mais tout ce que nous pouvons faire, c'est communiquer. Nous n'avons pas de marteau. Nous n'avons rien. Nous investissons aussi. Peut-être que nous n'investissons pas autant que les sociétés ferroviaires, mais la nôtre est une petite entreprise qui a un caractère entrepreneurial, qui engage et qui met de l'argent en jeu, mais notre entreprise est soumise aux manœuvres de quelqu'un d'autre.

**Le sénateur Tkachuk :** Les exportateurs américains sont-ils aux prises avec le même problème que les exportateurs canadiens, étant donné cette augmentation énorme du volume de marchandises provenant d'Asie?

**M. Ouellette :** Ils ne le sont pas, à ma connaissance.

**M. Peacock :** Si vous allez en Californie, vous verrez que leurs exportations sont négligeables, par rapport à leurs importations.

**M. Ouellette :** Oui, nous avons atteint un équilibre. Nous avons une économie d'exportation assez importante et une seule porte d'entrée, alors qu'ils peuvent répartir les choses, même par le Golfe et d'autres secteurs aussi, alors je n'entends pas parler de problèmes qu'il y aurait là-bas.

**M. Peacock :** J'ai déjà travaillé au Japon. Nos exportateurs, au Canada et en Colombie-Britannique et à Vancouver, ont une réputation terrible à l'étranger. Nous sommes le dindon de la farce, qu'il s'agisse d'une grève de camionneurs, d'une grève du service ferroviaire ou de la congestion portuaire. Je crois que c'est l'une des choses qui posent des difficultés à nos clients. Parfois, c'est non pas tant une question de qualité ou de prix, mais cela tient plutôt à la réputation que nous avons quant à la livraison du produit au marché — nous ne livrons pas le produit au marché, et voilà que nous sommes revenus à cette situation maintenant. Que ce soit un problème de train ou un problème de terminal, c'est énorme de notre point de vue. Nous participons au travail de nombre des groupes d'intervenants au port. Je siège moi-même à deux comités des intervenants et des nominations; nous faisons donc un effort, mais notre réputation là-bas n'est pas très bonne, et je suis surpris de constater que les gens ne savent pas cela.

**Le sénateur Tkachuk :** Eh bien, on ne nous le dit pas, mais je suis heureux que vous nous l'ayez appris.

**Mr. Peacock:** It is poor.

**Senator Tkachuk:** Sorry to interrupt. Go ahead.

**Senator Eyton:** My last query is: Have you considered, or perhaps have you prepared, some precise enunciation of the amendments you want to the Canada Transportation Act?

**Mr. Ouellette:** Yes, we did, as part of the other groups. I have not seen the last version, but from what I understand, it has been reduced from the scope that we originally introduced a couple of years ago. I have not seen what will be introduced, in the last little while. We have been so focused, between the CN strike and the trouble we have been in since the beginning of the year here, in the last 60 odd days, it has been difficult.

**Senator Eyton:** Has that material been tabled with this committee?

**The Chairman:** What material is that?

**Senator Eyton:** I am talking about the amendments they want to make to the CTA.

**The Chairman:** No.

**Senator Eyton:** Can you manage that? Would you do that for us?

**Mr. Ouellette:** Yes.

**Senator Zimmer:** Thank you for your candour. We would not know that we have a bad reputation. Has that reputation driven some of the market down to the States, especially coming through Seattle?

**Mr. Peacock:** I do not know if that has done it. From what I understand, on some of our products to the States, I know we lose lumber to Sweden, and areas like that to Japan. Our facilities supply 50 per cent of the market in Japan for lumber. One of their big things is other offshore lumber supplies. I think we have lost market to them more so than, say, to Tacoma or Seattle. Every strike, we ship to Tacoma, Seattle and Portland, but the forest products and stuff, I think they come from other places and other markets.

**Mr. Cowan:** The buyer has the option of buying Canadian or buying pulp, let us say, from Brazil, metals from Australia and finished woods from Northern Scandinavia, so buyers have competitive options out there. The reality is, our workers are good. We have produced excellent products but cannot get them to markets in a timely manner.

**Mr. Ouellette:** We are not reliable.

**Mr. Hanson:** Not reliable.

**M. Peacock :** On est mal vu.

**Le sénateur Tkachuk :** Je m'excuse d'interrompre. Allez-y.

**Le sénateur Eyton :** Ma dernière question est la suivante : envisagez-vous ou avez-vous préparé un énoncé précis des modifications que vous souhaiteriez voir apporter à la Loi sur les transports au Canada?

**M. Ouellette :** Oui, nous l'avons fait, en tant que partie d'autres groupes. Je n'ai pas vu la dernière version, mais d'après ce que j'en sais, c'est réduit par rapport à ce que nous avons proposé il y a quelques années. Je n'ai pas vu tout ce qui sera déposé dans les formes, depuis un certain temps. Nous étions si concentrés sur la tâche, entre la grève du CN et les difficultés que nous avons éprouvées depuis le début de l'année ici, depuis une soixantaine de jours... cela a été difficile.

**Le sénateur Eyton :** Le document a-t-il été déposé auprès de notre comité?

**La présidente :** Quel document?

**Le sénateur Eyton :** Je parle des modifications que ces gens souhaiteraient faire apporter à la Loi sur les transports.

**La présidente :** Non.

**Le sénateur Eyton :** Pouvez-vous faire cela? Pouvez-vous faire cela pour nous?

**M. Ouellette :** Oui.

**Le sénateur Zimmer :** Merci de votre franchise. Sinon, nous ne saurions pas que nous avons une mauvaise réputation. Cette réputation a-t-elle fait qu'une partie du marché est allée aux États-Unis, surtout par Seattle?

**M. Peacock :** Je ne sais pas si c'est le cas. D'après ce que j'en sais, pour certains des produits qui vont aux États-Unis... je sais que nous avons perdu du bois d'œuvre au profit de la Suède et des secteurs comme cela dans le cas du Japon. Nos installations fournissent 50 p. 100 du marché du bois d'œuvre au Japon. Un de leurs grands trucs, c'est d'avoir d'autres sources d'approvisionnement en bois d'œuvre à l'étranger. Je crois que nous avons perdu à leur profit des parts de marché, plus que, disons, Tacoma ou Seattle. Chaque fois qu'il y a une grève, nous envoyons des chargements à Tacoma, à Seattle et à Portland, mais les produits forestiers et les trucs comme ça, je crois qu'ils proviennent d'autres endroits et d'autres marchés.

**M. Cowan :** L'acheteur a le choix entre un produit canadien ou une pâte qui provient, disons, du Brésil, de métaux provenant d'Australie et de produits du bois fini provenant du Nord de la Scandinavie; les acheteurs ont donc des options concurrentielles. La réalité, c'est que nos travailleurs sont bons. Nous fabriquons d'excellents produits, mais nous ne pouvons les livrer au marché en temps utile.

**M. Ouellette :** Nous ne sommes pas fiables.

**M. Hanson :** Pas fiables.



**The Chairman:** I wish to thank you all for your presence here today. We have learned a lot from you and I think it will be important when we send our report to government around June. We have a lot to write about.

**Mr. Ouellette:** We appreciate the opportunity.

The committee adjourned.

---

VANCOUVER, Tuesday, March 13, 2007

The Standing Senate Committee on Transportation and Communications met this day at 2:01 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:** I will call the meeting to order. We are pleased to welcome our first witnesses this afternoon: from the City of Moose Jaw, His Worship Dale McBain, Mayor; from Saskatchewan AgriVision Corp., C.M. Williams, President; and from Campbell Agri Business Strategists, Doug Campbell. Thank you very much for being here.

**Doug Campbell, Campbell Agri Business Strategists:** Thank you, Madam Chair. We have had our share of technical glitches through the weekend, and we have downsized a 90-minute presentation to 30 minutes so that you can have 30 minutes for questions. I apologize if we rush. In the interests of streamlining the presentation, I will run you through those 90 pages that you have clipped on the top of your pile, and then Dr. Williams from Saskatchewan AgriVision and Mayor McBain from Moose Jaw will add some brief comments, and then we will entertain your questions.

It is our understanding that your main focus is containers, and we are very appreciative that the committee is looking at containers. However, the system is very large, complex and multi-modal, so we will be bouncing amongst modes and certainly from coast to coast and across the oceans. We will cover four main areas: global trends and vision; Canada's role; why not Saskatchewan; and decision-making needs that industry requires and for which we look to you and to members of the House to provide the appropriate legislative regulatory framework and stability.

Regarding global trends and vision, I am sure you have heard many statistics. Asia Pacific trade is awesome. I have had the good fortune of being in India seven times this decade

**La présidente :** Je tiens à vous remercier tous de votre présence aujourd'hui. Nous avons beaucoup appris de vos observations, et je crois que cela sera important au moment où nous enverrons notre rapport au gouvernement autour du mois de juin. Nous avons beaucoup de matière à propos de laquelle écrire.

**M. Ouellette :** Nous apprécions l'occasion qui nous a été donnée.

La séance est levée.

---

VANCOUVER, le mardi 13 mars 2007

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit ce jour à 14 h 1 afin d'étudier, en vue d'en faire rapport, le trafic de fret conteneurisé actuel et éventuel manutentionné par les ports à conteneurs de la porte d'entrée du Pacifique, les ports à conteneurs de la côte est et les ports à conteneurs du Centre du Canada, sur les principaux marchés importateurs et exportateurs desservis par ces ports et sur les politiques actuelles et futures à cet égard.

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

[*Traduction*]

**La présidente :** Je déclare la séance ouverte. Nous avons le plaisir d'accueillir nos premiers témoins de l'après-midi : de la ville de Moose Jaw, Son Honneur le maire Dale McBain; de Saskatchewan AgriVision Corp., C.M. Williams, président, et de Campbell Agri Business Strategists, Doug Campbell. Merci de vous être déplacés, messieurs.

**Doug Campbell, Campbell Agri Business Strategists :** Merci, madame la présidente. Nous avons eu notre part de difficultés techniques ce week-end et nous devons, en plus, réduire à 30 minutes une présentation qui en faisait 90 pour laisser 30 minutes pour les questions. Vous voudrez donc bien m'excuser si je presse le pas. Pour que l'exposé soit cohérent, je vais commencer par passer au travers des 90 pages qui vous ont été remises et qui se trouvent sur le dessus de la pile, après quoi M. Williams de Saskatchewan AgriVision et le maire de Moose Jaw, M. McBain, ajouteront quelques brèves remarques avant que nous nous mettions à votre disposition pour répondre à vos questions.

On nous a dit que vous vous intéressez plus principalement aux conteneurs, ce que nous apprécions beaucoup. Toutefois, comme le système de transport est très vaste, qu'il est complexe et multimodal, nous allons passer d'un mode de transport à l'autre et très certainement d'une côte à l'autre, et nous franchirons même les océans. Nous allons traiter de quatre grandes questions : les tendances mondiales et la vision à cet égard; le rôle du Canada et « Pourquoi pas la Saskatchewan? »; les décisions que l'industrie devra prendre et pour lesquelles nous nous tournons vers vous et vers les députés afin que vous nous fournissiez le cadre législatif et réglementaire approprié, qui sera garant de stabilité.

Pour ce qui est des tendances mondiales et de la vision à cet égard, je suis certain qu'on vous a communiqué beaucoup de statistiques. Le volume des échanges commerciaux avec l'Asie-

and in Pakistan once and China three times, and it is amazing to see how fast everything is developing over there. The key for Asia Pacific and for NAFTA transport flows is the supply of capacity, and that is Canada's problem and Canada's opportunity.

On Asia-North America trade, you are aware of Japan and Taiwan and the Tigers and of the fact that together India and China have 80 times Canada's population. China has a \$19-billion per month trade surplus and a sustained 10 per cent GDP growth per year, and its sixth largest trading partner is a country called Wal-Mart U.S.A.

Let us look quickly at Asia's share of world GDP: China is at 15.4 per cent, Japan at 6 per cent and India at 6 per cent. In total, Asia is at 33.5 per cent, compared to 20 per cent for the U.S., 15 per cent for the EU, and less than 2 per cent for Canada.

In terms of purchasing power, the U.S. and the EU are each at \$12.5 trillion, China is already at \$8 trillion, Japan at \$4 trillion, India at \$4 trillion, and Canada at \$1 trillion. We can use vehicle sales as an indicator of China's purchasing power: only 15 years ago, China's vehicle sales were at \$300,000 per year; today they are at \$4 million per year, which compares to Canada's \$1.8 million per year.

Asia has six of the world's top 10 container ports. Singapore, Hong Kong, Shanghai, Shenzhen, Pusan, Kaohsiung are all at 9 million TEUs, or twenty-foot equivalent units, or more; Rotterdam and Hamburg at 8 million to 9 million TEUs; Los Angeles at 7 million TEUs; and B.C. ports are at 2 million TEUs, which includes Prince Rupert, Vancouver and Deltaport. We are very small.

As you can see on the map, China has 18 new intermodal terminals. It is staggering how quickly they have done it. Quite a few are inland ports. Of course, they have three major river systems: from north to south they are the Yellow, the Yangtze, and the Pearl River Delta.

The next slide shows 20 satellites just into Shenzhen and Hong Kong all by water.

The next slide shows the 32-kilometre causeway from Shanghai out into the sea. It is called Yangshan Port, and by itself it will handle 25 million containers, which is 12.5 times British Columbia's current capability.

The point we are making is that we are very small fry, and China is very, very large fry, and Wal-Mart is very aggressive and important here.

Pacifique est sidérant. Depuis le début de cette décennie, j'ai eu la chance de me rendre sept fois en Inde, une fois au Pakistan et trois fois en Chine et je peux vous dire que j'ai été étonné de voir à quel point les choses avançaient vite là-bas. La capacité de transport, qui est à la fois synonyme de problèmes et de potentiel pour le Canada, constitue la clé de l'écoulement des marchandises à destination de l'Asie-Pacifique et des pays de l'ALENA.

Pour ce qui est des échanges commerciaux entre l'Asie et l'Amérique du Nord, vous connaissez la situation du Japon et de Taiwan, de même que celle des Tigres de l'Asie, et savez que l'Inde et la Chine ont une population 80 fois supérieure à celle du Canada. La Chine enregistre un excédent commercial de 19 milliards de dollars par mois et, cette année, elle a connu un taux de croissance soutenu de 10 p. 100 de son PIB; son sixième plus important partenaire commercial est un pays du nom de Wal-Mart U.S.A.

Voyons très rapidement ce que l'Asie représente par rapport au PIB mondial : l'économie chinoise équivaut à 15,4 p. 100 de ce PIB mondial, le Japon en est à 6 p. 100 et l'Inde à 6 p. 100 également. En tout, l'Asie représente 33,5 p. 100 du PIB mondial, par rapport à 20 p. 100 pour les États-Unis, 15 p. 100 pour l'Europe et moins de 2 p. 100 pour le Canada.

Pour ce qui est du pouvoir d'achat, les États-Unis et l'Europe pèsent chacun 12,5 billions de dollars, la Chine en est déjà à 8 billions de dollars, le Japon à 4 billions, l'Inde à 4 billions aussi et le Canada à 1 billion. On peut s'appuyer sur les ventes de véhicules d'occasion comme indicateur de la puissance d'achat de la Chine : il y a 15 ans seulement, les ventes de véhicules en Chine représentaient 300 000 \$ par an. Aujourd'hui, elles représentent 4 milliards de dollars par an, contre 1,8 milliard au Canada.

L'Asie compte six des plus grands ports à conteneurs dans le monde. Singapour, Hong Kong, Shanghai, Shenzhen, Pusan et Kaohsiung en sont tous à 9 millions d'EVP; Los Angeles en est à 7 millions d'EVP et les ports de la Colombie-Britannique en sont à 2 millions, c'est-à-dire entre Prince Rupert, Vancouver et DeltaPort. Nous sommes donc très petits.

Comme vous pouvez le voir sur la carte, la Chine compte maintenant 18 terminaux intermodaux qui ont été construits à une vitesse fulgurante. De plus, ce pays a quelques ports intérieurs. Bien sûr, il y a les trois grands réseaux hydrographiques qui sont, du nord vers le sud : le fleuve Jaune, le Yangtsé Kyang et le delta de la rivière des Perles.

La diapositive suivante montre 20 terminaux satellites, donnant tous accès à l'eau, le long de l'axe Shenzhen-Hong Kong.

La diapositive suivante montre pont de Donghai qui enjambe l'océan sur 32 kilomètres pour relier Shanghai au port en eaux profonde de Yangshan. Celui-ci peut accueillir 25 millions de conteneurs, soit 12,5 fois plus que la capacité actuelle de tous les ports de la Colombie-Britannique.

Ce que je veux dire, c'est que nous sommes de la toute petite friture à comparer à la Chine qui, elle, est un énorme poisson. Wal-Mart est très dynamique sur ce marché et occupe une place importante là-bas.

Moving about three slides ahead, we have a list of U.S. imports from China, and the questions are why and how. A \$700 TV set costs \$10 in ocean shipping; a \$50 bottle of scotch costs 15 cents ocean shipping; a \$15 package of coffee costs 15 cents; and one \$1 can of beer has a freight charge of 1 cent. That is what logistics has done in the last 20 years. That is the Wal-Mart/China connection.

China's largest U.S. importers are Wal-Mart at 700 million containers per year; Target and Home Depot at half that level; and Sears, Dole Food, Costco, Phillips Electronics and Chiquita at well over 100 million containers each per year.

Looking at U.S. trade with China in the last 15 years, exports are up 745 per cent, imports are up 1,500 per cent, total merchandise trade is up 1,300 per cent. By 2020, China will be the hub of all Asia-North America trade: China will account for 60 per cent of Asia-North America trade, and foreign companies will account for 60 per cent of China's exports.

You should be getting a consistent theme here: China to Chicago, Wal-Mart is the buyer, China is the producer, and lots of competition.

With respect to Canada's Asia Pacific trade flows, you know about the railways. We had Canadian Pacific Railway in this beautiful city in 1885. Canadian Northern Railway came to Vancouver in 1906 and the Grand Trunk Pacific Railway to Prince Rupert in 1912. The former premier here created the Pacific Great Eastern Railway or BC Rail back in the 1960s.

The bulk commodities involved are grain, coal, potash and sulphur. In the 1960s, grain sales and aid to China, Japan and India led, and we had a tremendous amount of grain elevator construction after that at the terminals. The seaway in contrast was there from the 1870s to the 1970s with 80 per cent control of the flow, and then Vancouver came on in the 1970s, Prince Rupert in the 1980s, Portland in 2000.

Some of you may not be aware that Canpotex, the world's largest potash shipper, now ships half of its product through an American port. I think perhaps in the question period you may wish to probe that, because it is very important. Perhaps you have a witness from Canpotex. There are major lessons to be learned there. If we do not get it right, we are going to lose traffic.

Sautons deux diapositives pour en arriver à une liste des importations américaines en provenance de Chine; les questions à ce sujet concernent le pourquoi et le comment. Il en coûte 10 \$ pour acheminer par bateau transocéanique un téléviseur de 700 \$, 15 cents pour une bouteille de scotch de 50 \$, 15 cents également pour un paquet de café de 15 \$ et un cent pour une bière de 1 \$. Tout cela, nous le devons aux progrès réalisés dans le domaine de la logistique en 20 ans et cela illustre aussi la nature du lien entre Wal-Mart et la Chine.

Les plus gros importateurs américains de produits provenant de Chine sont : Wal-Mart avec 700 millions de conteneurs par an; Target et Home Depot avec la moitié; Sears, Dole Food, Costco, Royal Phillips Electronics et Chiquita avec plus de 100 millions de conteneurs chacun par an.

Un coup d'œil sur les échanges commerciaux entre les États-Unis et la Chine au cours des 15 dernières années nous apprend que les exportations américaines ont augmenté de 745 p. 100 tandis que les importations ont progressé de 1 500 p. 100, le commerce total de marchandises ayant progressé de 1 300 p. 100. D'ici 2020, la Chine sera la plaque tournante de tout le commerce entre l'Asie et l'Amérique du Nord : la Chine représentera 60 p. 100 des échanges commerciaux entre l'Asie et l'Amérique du Nord et les entreprises étrangères représenteront 60 p. 100 des exportations chinoises.

Un thème constant caractérisera la totalité de ces transactions : l'axe Chine-Chicago, avec Wal-Mart comme acheteur, la Chine comme producteur et une énorme concurrence en prime.

Pour ce qui est du flux des échanges commerciaux entre le Canada et l'Asie Pacifique, tout commence par l'histoire de nos chemins de fer. La très belle ville de Vancouver a accueilli le Chemin de fer Canadien Pacifique en 1885. Le Chemin de fer Canadien du Nord y est arrivé en 1906 et la Grand Trunk Pacific Railway a desservi Prince Rupert en 1912. L'ancien premier ministre de cette province a même créé la Pacific Great Eastern Railway, autrement appelée BC Rail, dans les années 1960.

Les marchandises en vrac sont les céréales, le charbon, la potasse et le soufre. Dans les années 1960, les ventes de céréales et l'aide à la Chine, au Japon et à l'Inde venaient en tête; nous avons assisté ensuite à un véritable boum de la construction des élévateurs à grain dans les terminaux. Entre les années 1870 et 1970, c'est la voie maritime du Saint-Laurent qui a dominé le marché, puisqu'elle contrôlait 80 p. 100 du trafic de ces denrées, Vancouver a pris la relève dans les années 1970, Prince Rupert dans les années 1980 et Portland en 2000.

Vous ne savez peut-être pas que Canpotex, qui est le plus important expéditeur de potasse dans le monde, fait désormais passer plus de la moitié de sa production par un port américain. Je m'attends à ce que vous vouliez en savoir plus à ce sujet à l'étape des questions, parce que c'est là quelque chose de très important. Vous accueillerez d'ailleurs peut-être des témoins de Canpotex. Il y a de grandes leçons à retenir de tout cela et, si nous ne nous y prenons pas correctement, nous allons perdre une part du trafic.

Regarding our trade connectors, we have the traditional East Coast, the Atlantic, the seaway, the Great Lakes. For 30 years now we have developed Vancouver and Prince Rupert with additions every couple years — Deltaport south of Vancouver and Fairview by Prince Rupert.

Another issue for you to consider is environmental studies, which take three-plus years in Canada. They take three or so days in China, not that I am suggesting we adopt the Chinese standards. I just want you to know that they can fast track things when they know where they are focused.

Canadian Pacific Railway, CPR, and Canadian National, CN, are the two best railways in North America. I had the good fortune of being a senior executive for Canadian National. I headed four departments. I was involved in the transition, and it is with great pride that we and all Canadians can look at CPR and CN as providing very efficient service.

Wal-Mart is a \$100-million client for CN going from Prince Rupert and Vancouver to Chicago. There is another \$50 million for CN on the table if they can do the same thing from Prince Rupert and Vancouver to Memphis, versus Baltimore, Halifax, Los Angeles-Long Beach, and other locations. If we get our act right, we have the potential to do the Prince Rupert to Memphis route all the way across the continent by very efficient means. Canadian railways can get to Chicago faster than any American railway can right now. That is how efficient they have become. They have bought the right connectors in the U.S., they have streamlined their systems, and they can do it in anywhere from two to 40 hours faster from Canadian West Coast ports than from American West Coast ports, let alone going around the Atlantic.

I think that, fog considerations aside, you will be in Prince Rupert in a couple days, and I hope you enjoy it. There are 143 inches of rain every year in Prince Rupert, so you might want to take your fins.

The next map shows CN's scheduled service from Prince Rupert to Chicago in 100 hours and to Memphis in 117 hours.

Our intermediary role is to find ways to Chicago, north, east, south and west, and the feeders to Chicago and to Memphis can be through the ports or through inland ports like Kansas City or maybe Saskatchewan. What about Moose Jaw or Saskatoon? They are both on transcontinental rail corridors. They have cheap land. They have cheap labour. They can do the security work. They can be expanded with traffic demand. It is not like being on the Vancouver waterfront with extremely expensive labour,

Pour ce qui est de nos liaisons commerciales avec le reste du monde, nous avons évidemment nos ports traditionnels de la côte est, qui donnent sur l'Atlantique, la voie maritime et les Grands Lacs. Depuis 30 ans maintenant, nous développons Vancouver et Prince Rupert en y ajoutant de nouvelles installations tous les deux ou trois ans, comme le DeltaPort, dans le sud de Vancouver, et Fairview, du côté de Prince Rupert.

L'autre aspect sur lequel je vous invite à vous pencher est celui des études d'impact environnemental dont la réalisation nécessite plus de trois ans au Canada. En Chine, il faut environ trois jours. Je ne dis pas que nous devrions adopter les normes chinoises, mais je tiens simplement à ce que vous sachiez que les Chinois peuvent accélérer les choses quand ce sont des dossiers qui les intéressent vraiment.

Le Chemin de fer Canadien Pacifique, le CP, et le Canadien National, le CN, sont les deux meilleures sociétés ferroviaires d'Amérique du Nord. J'ai eu la chance d'occuper un poste de haute direction au Canadien National où je dirigeais quatre services. J'ai participé à la transition et nous avons effectivement de quoi être fiers du CP et du CN pour les excellents services qu'offrent ces compagnies.

Pour le CN, Wal-Mart est un client qui pèse 100 millions entre Prince Rupert, Vancouver et Chicago. Si le CN pouvait faire la même chose de Prince Rupert et Vancouver à Memphis, en passant par Baltimore, Halifax, Los Angeles-Long Beach et d'autres emplacements, elle pourrait ajouter 50 millions de dollars à ses revenus. Nous avons le potentiel voulu pour assurer la liaison de Prince Rupert à Memphis et, à partir de là, pour desservir le reste du continent de façon très efficace, à condition que nous nous ressaisissions. Les chemins de fer canadiens peuvent actuellement desservir Chicago plus rapidement que n'importe quelle société ferroviaire américaine. Voilà qui illustre à quel point ils sont devenus efficaces. Les chemins de fer canadiens ont établi de bonnes liaisons avec les États-Unis, ils ont rationalisé leurs réseaux et peuvent assurer leur desserte dans le sud plus rapidement qu'un service maritime au départ de n'importe quel port de la côte ouest canadienne ou américaine en faisant gagner deux à 40 heures à leurs clients, et nous ne parlerons pas du détour par l'Atlantique.

Je crois savoir que, si le brouillard ne vous retient pas ici, vous devriez être à Prince Rupert d'ici deux ou trois jours et j'espère d'ailleurs que vous apprécierez ce déplacement. Attention, cependant, il tombe 143 pouces de pluie par an à Prince Rupert, et il est donc conseillé de s'équiper en conséquence.

La carte suivante montre qu'à partir de Prince Rupert, il faut 100 heures au CN en service régulier pour relier Chicago et 117 heures pour relier Memphis.

Notre rôle d'intermédiaire consiste à trouver des façons de desservir Chicago, le nord, l'est, le sud et l'ouest; les lignes d'apport vers Chicago et Memphis pourraient partir de ports maritimes ou intérieurs, comme Kansas et peut-être même de la Saskatchewan. Dans cette province, les terrains ne sont pas chers. La main-d'œuvre y est très abordable, la sécurité ne poserait pas de problème et il serait possible d'agrandir les installations en fonction du trafic. Cela n'a rien à voir avec la situation qui règne à

a multitude of labour unions, labour agreements, rail/truck congestion, automobile/railway congestion, underpasses and overpasses. Vancouver is very difficult.

Why Saskatchewan? It is too bad we do not have our PowerPoint presentation here because I would have shown you some of the ghost towns, but that is not the story we want to dwell on. We want to show you that Saskatchewan has evolved from 1 million people, half of whom left after the 1930s, and 3,200 elevators, now reduced to only 100, most of which are concrete or steel. We have really streamlined our system. Two trains from inland terminals can feed to the port. There is fabulous productivity. Some of the grain terminals are large, some are small; some of them load one producer car at a time, and some can load 100 cars at a time. As a result, the road network is in very bad shape. Commercial trucks have taken over, and there are many policy issues there that you may or may not want to look at. I mentioned to your clerk and researcher about short line railway and railway policy, but in the interests of time we will not dwell on that now.

We have about five slides on Moose Jaw and pictures to show you exactly where Moose Jaw and Regina fit together. They are only 40 miles apart; if you are from Montreal, Toronto or Vancouver, that is like being part of the same city. There is a lot of cheap land between Moose Jaw and Regina. Mayor McBain and I have some land for sale if anybody is interested. It also happens to be on the transcontinental highway and the transcontinental railway, and that is CPR's link into the U.S. CPR's dagger flows from Moose Jaw to Chicago. The first guy to know about that was a chap by the name of Al Capone. Some of you may have heard of him, and others are trying to imitate his logistics skills. I will let Mayor McBain talk about Moose Jaw later.

The next series of slides is on the world trade talks, the Doha round. I have been privileged to represent seven or eight groups in two provinces there with Foreign Affairs and International Trade Canada. This is a major round. Ninety-three per cent of Canadian agriculture would benefit from freer trade. In the grains and oil seed sector alone, there would be \$1.6 billion more in farmers' pockets every year if we could get trade liberalization. The Brazilians, the Argentineans, the Indians and the Chinese want it, but the U.S. and Europe do not. Unfortunately, Canada in part does not want it either. Canada speaks with forked tongue.

Vancouver où la main-d'œuvre est très coûteuse, où l'on a affaire à une multitude de syndicats et de conventions collectives, où les transports ferroviaires et routiers sont bouchonnés et où il faut composer avec tous les problèmes que les ponts et les tunnels posent au camionnage. La situation à Vancouver est très difficile.

Pourquoi la Saskatchewan? Il est dommage que nous n'ayons pas pu vous projeter notre exposé en PowerPoint, parce que nous aurions pu vous montrer quelques villes fantômes de la province, bien que nous ne voulions pas nous étendre sur cet aspect. Nous voulons aussi vous montrer que la Saskatchewan est passée d'une population de 1 million d'habitants, dont la moitié sont partis après les années 30, et de 3 200 élévateurs à grain à une centaine seulement dont la plupart sont en béton ou en acier. Le système a été excessivement rationalisé. Deux trains venant de gares intermodales intérieures peuvent alimenter le terminal. La productivité est phénoménale. Certains terminaux céréaliers sont très importants, d'autres plutôt modestes; certains ne peuvent charger qu'un wagon de producteur à la fois et d'autres peuvent en charger une centaine d'un coup. À cause de cela, le réseau routier est en très mauvais état. Les camions commerciaux dominent le marché du transport et nous sommes confrontés à de nombreux problèmes d'ordre stratégique sur lesquels vous déciderez peut-être de vous pencher. Je me suis entretenu avec votre greffier et votre chercheuse au sujet de la stratégie des chemins de fer et des lignes secondaires, mais pour ne pas perdre de temps, nous allons passer à autre chose.

Nous avons environ cinq diapositives sur Moose Jaw dont les photographies vous montrent la place commune qu'occupent Moose Jaw et Regina. Ces deux villes ne sont distantes que de 40 milles et, à l'échelle de Montréal, Toronto ou Vancouver, c'est l'équivalent d'une seule et même agglomération. Les terrains à bas prix abondent entre Moose Jaw et Regina. Le maire McBain et moi-même y avons des terrains à vendre... si quelqu'un est intéressé. De plus, ce secteur se trouve le long de la route et des lignes de chemin de fer transcontinentales, et c'est de là que par la liaison du CP avec le réseau américain. C'est à partir de Moose Jaw que le CP fait sa liaison avec Chicago. Le premier à s'être rendu compte de l'existence de cette liaison était un certain Al Capone. Ce nom vous dit peut-être quelque chose et, de nos jours, certains voudraient imiter ses qualités de logisticien. Je laisserai le soin au maire McBain de vous parler de Moose Jaw tout à l'heure.

La série des diapositives suivantes porte sur les négociations du commerce international, sur le cycle de Doha. J'ai eu le privilège de représenter sept ou huit groupes de la province lors de ces négociations, au côté des gens d'Affaires étrangères et Commerce international Canada. C'est un cycle qui revêt une grande importance, puisque 93 p. 100 de l'agriculture canadienne bénéficierait d'une libération des échanges. Si les échanges étaient libéralisés dans le secteur des céréales et des graines oléagineuses seulement, les céréaliculteurs pourraient empocher 1,6 milliard de dollars de plus chaque année. Les Brésiliens, les Argentins, les Indiens et les Chinois souhaitent cette libéralisation, mais les États-Unis et l'Europe n'en veulent pas. Malheureusement, une partie du Canada n'en veut pas non plus. Le Canada tient double discours à cet égard.

Our organizations have been promoting freer trade through the agri groups, through Canadian Manufacturers and Exporters, through the Canadian Chamber of Commerce, and through the Prairie provinces, all of whom would benefit greatly — the 93 per cent. In Manitoba, Saskatchewan and Alberta, more like 97 per cent would benefit. It is the supply management sector that is in opposition. It is to be respected, but in our humble opinion that should be negotiated amongst politicians rather than squandering the possibility of major gains for 93 per cent of Canadian agriculture.

We have slides on the global trade demand. The fact is, and this is very difficult, Saskatchewan primary school textbooks have never been changed. In grade 3 in Saskatchewan we still think we are the centre of the universe, we are the centre of the breadbasket. However, India, China, Brazil and Argentina all produce grain at one-half the cost of what we can do. They have better climate. They have irrigation. I am doing work in India, and 95 per cent in the northern area, in Punjab, has irrigation from the Himalayas. Their yields are two to two and a half times ours. Once they get their transportation together, we cannot compete in terms of bulk commodities. We have to switch. The barley has to come out as beer, as beef, as pork. The wheat has to come out as gluten or ethanol. The canola has to come out as margarine or biodiesel. We cannot compete with the raw commodities.

That is where containers become so important. When commodities were king, we could ship them in bulk. Now the customer is king, and they can get stuff globally very cheaply. Therefore we have to package it, and to package it, we have to put it into containers, and it cannot be tampered with seven times. That is the advantage of containers. You load product once, cleaned, weighed, graded, and it gets to the customer undiluted.

We have major trade with India in oil seeds and pulse crops in particular. They complain regularly that our pulse crops have deteriorated from the No. 1 food value that we said we sent to the No. 3 feed that they said they received. Pulse crops are very fragile. If they get handled five times, they will break and they will drop from a No. 1 food to a No. 2 food or from a No. 2 food to a feed grade. Thus containers mean an awful lot to Saskatchewan and Prairie pulse crop producers.

Nous avons fait la promotion de la libéralisation du commerce par la voix d'organisations agricoles, comme Manufacturiers et Exportateurs du Canada, de la Chambre canadienne du commerce ainsi que des gouvernements provinciaux des Prairies qui bénéficieraient tous de ce genre d'amélioration. Au Manitoba, en Saskatchewan et en Alberta, ce ne sont pas 93 p. 100 des exploitants agricoles qui en sortiraient gagnants, mais bien 97 p. 100. C'est tout le secteur de la gestion des approvisionnements qui s'oppose à ce projet. Nous devons respecter ce point de vue, mais nous estimons, bien humblement, que la question devrait être négociée à l'échelon politique afin d'éviter que 93 p. 100 de l'agriculture canadienne passe à côté de quelque chose de valable.

Nous avons des diapositives sur la demande relative au commerce international. Une partie de la difficulté provient du fait que les manuels scolaires, utilisés à l'élémentaire en Saskatchewan, n'ont jamais été modifiés. Un écolier de troisième année en Saskatchewan pense encore que sa province est au centre du monde, qu'elle est le Grenier de l'univers. Pourtant, l'Inde, la Chine, le Brésil et l'Argentine cultivent des céréales pour la moitié de notre coût de production. Le climat est plus favorable dans ces pays. Ils ont de l'eau pour l'irrigation. Je travaille en Inde et j'ai constaté que 95 p. 100 des exploitants de la région du nord, le Panjab, irriguent leurs terres grâce à l'eau qui descend de l'Himalaya. Leurs rendements sont de deux fois à deux fois et demi supérieurs aux nôtres. Quand ils auront réglé leur système de transport, nous ne pourrons plus les concurrencer dans le domaine des marchandises en vrac. Il nous faut passer à autre chose. Il faut transformer, sur place, l'orge en bière, en pièces de bœuf et en morceaux de porc. Il faut transformer le blé en gluten et en éthanol et le canola en margarine ou en biocarburant. Nous ne serons pas compétitifs dans le domaine des denrées en vrac.

Et c'est là que les conteneurs deviennent très importants. À l'époque où les denrées étaient reines, nous pouvions les acheminer en vrac par bateau. Aujourd'hui, c'est le client qui est roi et il est en mesure de se procurer des marchandises à bas prix venant de n'importe où dans le monde. Il faut donc conditionner et emballer nos produits et les acheminer à l'intérieur de conteneurs pour qu'il ne soit pas nécessaire de les manipuler sept fois. Voilà l'avantage que présentent les conteneurs. On charge le produit une seule fois après l'avoir nettoyé, pesé et calibré, et il arrive intact chez le client.

Nous commerçons beaucoup avec l'Inde en ce qui concerne les graines oléagineuses, mais surtout les légumineuses. Les Indiens se plaignent régulièrement que nos légumineuses se détériorent durant le voyage, passant d'un produit destiné à l'alimentation humaine de première catégorie — ce que nous prétendons leur envoyer — à de la provende de troisième catégorie qu'ils prétendent recevoir. Les légumineuses sont très fragiles. Si on les manipule cinq fois, elles s'abîment et passent d'un produit alimentaire de première catégorie à un aliment de deuxième catégorie, voire à la qualité fourragère. Les conteneurs représentent donc une formule particulièrement intéressante pour les producteurs de légumineuses de la Saskatchewan et des Prairies.

In terms of logistics options, as we mentioned before, Wal-Mart U.S.A. has an obvious bias. It used to be the U.S. Now it is very global. They will source through Mexico. They will source through Canada. They will source West Coast or East Coast — wherever they can make sure that the cost of that bottle of beer does not rise above one cent. That is a major driver. If we want to participate in that wealth creation, we have to have sharp pencils.

I will quickly go over the strengths of Moose Jaw: the transcontinental rail and highway systems; competitive transportation; short line access north, east, south and west; the Sioux line connection to Chicago; the indirect CN access through Melville east and west; competitive land, labour and service costs; and minimal environmental and congestion issues. Instead of through the Prairies to Ontario, the containers should be going heavily loaded in the Prairies back to the ports and across to China, India, Pakistan.

In terms of the next steps for success, there is much more to do than wishing. We are focusing on three main areas. The first is corralling industry decision-makers, which we are glad you are doing, whether they are shippers, carriers or ports, whether they are seaboard or inland. The second is corralling the appropriate government decision-makers. Inside the federal system, Transport Canada, Western Economic Diversification, Finance Canada, Agriculture and Agri-Food Canada, and Industry Canada all play a role, and from close observation I would say they are all trying their best to make the Asia Pacific strategy work. There are also provincial departments of finance, transport, industry and agriculture that are all relevant. On the ground floor are the municipalities, such as Moose Jaw Regional Economic Development Authority, the Saskatchewan Trade and Export Partnership, Saskatchewan AgriVision Corp, Prince Albert Regional Economic Development Authority, Saskatoon Regional Economic Development Authority and Regina Regional Economic Development Authority. Our third focus is round tables and facilitation, which we think are important. Dr. Williams has led a lot of those in the last few years, and we have done similar presentations. I believe Senator Tkachuk was with us only a month or so ago in Vancouver. We have held workshops in Regina and in Winnipeg, and next week we will be in Calgary. It is all coming together May 2 to 4 back here in Vancouver, and I would encourage you or your researchers to be here and participate in that.

Pour ce qui est des choix du point de vue logistique, comme nous l'avons vu, Wal-Mart États-Unis a un parti pris évident. Avant, c'était une société américaine, mais aujourd'hui elle est internationale. Elle passe par le Mexique, par le Canada, par la côte ouest ou par la côte est : n'importe où elle aura la certitude que le prix d'acheminement de la bouteille de bière ne dépassera pas un cent. Ce coût est un facteur déterminant. Si nous voulons participer à cette création de richesse, nous allons devoir nous affûter.

Passons à présent très rapidement aux points forts de Moose Jaw; il y a : les réseaux ferroviaires et routiers transcontinentaux; l'accès à des moyens de transport compétitifs; l'accès à des lignes de chemin de fer secondaires vers le nord, vers l'est, vers le sud et vers l'ouest; la jonction ferroviaire de Sioux vers Chicago; l'accès indirect au CN, à hauteur de Melville, vers l'est et vers l'ouest; des terrains, une main-d'œuvre et des services peu coûteux, et un minimum de problèmes environnementaux et de congestion. Plutôt que de traverser simplement les Prairies à destination de l'Ontario, les conteneurs pourraient aboutir dans les Prairies, lourdement chargés, avant d'être acheminés jusqu'au port pour être embarqués à destination de la Chine, de l'Inde et du Pakistan.

Pour ce qui est des prochaines étapes à franchir sur la voie du succès, sachez que nous ne manquons pas de pain sur la planche. Nous nous concentrons actuellement sur trois grands thèmes. D'abord, nous voulons réunir les décideurs de l'industrie, et nous sommes heureux de constater que c'est ce que vous êtes en train de faire, qu'il s'agisse d'expéditeurs, de transporteurs ou d'administrations portuaires, que ce soit dans le transport maritime ou terrestre. Deuxièmement, nous voulons réunir les décideurs gouvernementaux concernés. Du côté de l'appareil fédéral, Transports Canada, Diversification de l'économie de l'Ouest Canada, Finances Canada, Agriculture et Agroalimentaire Canada et Industrie Canada joueront tous un rôle et, quand on y regarde bien, je dirais que tous essaient de faire de leur mieux pour que la stratégie Asie-Pacifique fonctionne. Et puis, il y a aussi les ministères provinciaux des Finances, des Transports, de l'Industrie et de l'Agriculture, qui sont tous partie prenante. À la base, on retrouve les organisations à vocation municipale, comme la Moose Jaw Regional Economic Development Authority, la Saskatchewan Trade and Export Partnership, la Saskatchewan AgriVision Corp, la Prince Albert Regional Economic Development Authority, la Saskatoon Regional Economic Development Authority et la Regina Regional Economic Development Authority. Notre troisième axe d'intervention est celui des tables rondes et de la facilitation qui sont à nos yeux d'importants moyens d'intervention. M. Williams a animé beaucoup de tables rondes du genre ces dernières années et nous avons nous-mêmes fait des exposés dans ce contexte. Le sénateur Tkachuk était parmi nous il y a à peine un mois, à Vancouver. Nous avons organisé des ateliers à Regina et à Winnipeg et, la semaine prochaine, nous serons à Calgary. Tout cela culminera les deux 2, 3 et 4 mai prochain lors d'un événement à Vancouver, et je vous invite d'ailleurs tous, ainsi que vos chercheurs, à venir y participer.

I will stop regarding decision-making needs and the legislative and regulatory regime, other than to say the situation is very complex. Within Canada we have tri-level governance, and it works reasonably well. In the U.S., in contrast — and I was privileged to speak with all the major U.S. players in Winnipeg last week — they are struggling because there is no active state role. They have a federal role and a local role. As a result, they often end up with local fiefdoms, pork-barrelling, and there is not an interstate or international focus, which the Americans very much need and want. We obviously need to make sure that our three levels of government work together closely in order to ensure that for example we are not upgrading a road and a railway side by side, which we have done too much of in the Prairies.

There are other hurdles on short sea shipping. I think you will probably hear about that from other people, so I will not dwell on it here, except to give you one example. Many of you are from Ontario or Quebec. You know about the choke of the system, Fort Erie-Buffalo, Windsor-Detroit, Sarnia-Port Huron. What if you put product onto vessels in the Port of Oshawa and you drop it off in the Port of Cleveland? Think multimodal, cheaper, less congestive.

Those are just some of the many examples of things that would happen if the logistics system, the investment environment and the legislators were all in harmony. I will stop there.

**His Worship Dale McBain, Mayor, City of Moose Jaw:** I appreciate the opportunity to be here. I want to talk a bit about Moose Jaw and the Moose Jaw Regional Economic Development Authority position. Mr. Campbell mentioned Moose Jaw and our unique position, and I believe that our rich history, which developed as a result of our being a divisional point in the Canadian Pacific Railway, has led us to be a transportation hub in the Prairies. We are centrally located approximately 700 kilometres from Vancouver and 2,000 kilometres from Chicago. We are the intersection of three major highways: Highway 1, the Trans-Canada Highway, comes through Moose Jaw; Highway 39 is Saskatchewan's link to North Portal, the busiest port crossing; and Highway 2 links us to Highway 11, which takes us to Saskatoon and then Prince Albert. All of these highways are part of the designated national highway system, and they are all primary weight highways.

The CPR main line runs through Moose Jaw linking us east to Winnipeg, Toronto and Montreal and west to Vancouver and Calgary. We are the Canadian terminus of the Sioux line to Minneapolis and Chicago. As Mr. Campbell mentioned, Moose Jaw has made a bit of history out of Al Capone and his visits up the Sioux line. As well, the Saskatchewan headquarters for CPR are in Moose Jaw. Their high-speed

Je n'ajouterais rien de plus en ce qui concerne la nécessité d'agir des points de vue prise de décision et régime législatif et réglementaire, si ce n'est pour dire que la situation est très complexe. Nous avons, au Canada, un système de gouvernance à trois paliers qui fonctionne plutôt bien. Aux États-Unis, en revanche — et j'ai eu le privilège de m'entretenir avec les plus importants acteurs américains qui se trouvaient à Winnipeg la semaine dernière —, il y a des problèmes parce que les États n'assument pas de rôle actif, contrairement au fédéral et aux administrations locales. Cela étant, les Américains doivent souvent composer avec des fiefs et des manœuvres électoralistes, et ils n'ont pas de priorités inter-États ou internationale dont ils auraient pourtant grand besoin et qu'ils réclament d'ailleurs. Nous devons donc veiller à ce que nos trois ordres de gouvernement travaillent en étroite collaboration afin, par exemple, que l'on n'apporte pas en même temps des améliorations au réseau routier et au réseau ferroviaire, ce qui est arrivé trop souvent dans les Prairies.

Il y a d'autres problèmes, ceux là du côté du transport maritime à courte distance. Vous en aurez sans doute entendu parlé et je ne vais pas m'étendre sur le sujet, si ce n'est pour vous donner un exemple. Beaucoup d'entre vous viennent de l'Ontario et du Québec. Vous connaissez le problème du goulet d'étranglement dans la région Fort Erie-Buffalo, Windsor-Détroit, et Sarnia-Port Huron. Que penseriez-vous de charger des navires dans le port d'Oshawa pour les décharger dans le port de Cleveland? Il faut penser multimodal, parce que c'est moins cher et que ça contribue à décongestionner les routes.

Je ne vous ai donné que quelques exemples de ce que nous pourrions réaliser si nous parvenions à établir un lien harmonieux entre l'aspect logistique, le cadre d'investissement et les législateurs. Je vais m'arrêter ici.

**Son Honneur le maire Dale McBain, Ville de Moose Jaw :** J'apprécie cette occasion de vous adresser quelques mots. Je vais vous parler un peu de Moose Jaw et vous présenter la position de la région de développement économique régional. M. Campbell vous a touché un mot de Moose Jaw en précisant que nous nous trouvons dans une position unique et je crois d'ailleurs que notre passé très riche est notamment dû au fait que sommes passés de localité de limite divisionnaire pour le Canadien Pacifique à une plaque tournante dans les Prairies. Nous sommes situés au centre, soit à quelque 700 kilomètres de Vancouver et à 2 000 kilomètres de Chicago. Nous sommes à l'intersection de trois grands axes routiers : la route 1, qui est la Transcanadienne; la route 39, qui relie Saskatchewan à North Portal, le port frontalier le plus passant du pays; et la route 2 qui nous relie à la 11 pour aller à Saskatoon, puis à Prince Albert. Toutes ces routes font partie du réseau national des routes désignées et elles revêtent une importance primordiale.

La ligne principale du CP qui passe par Moose Jaw nous relie avec l'est, c'est-à-dire avec Winnipeg, Toronto et Montréal, et avec l'ouest, soit Vancouver et Calgary. Nous sommes le terminus canadien de la ligne de Sioux vers Minneapolis et Chicago. Comme M. Campbell vous l'a dit, Moose Jaw a fait un peu d'histoire quand Al Capone est venu jusqu'à Sioux. Par ailleurs, le siège du CP pour la Saskatchewan est installé à



fuelling facility is in Moose Jaw. It is the largest main line fuelling facility on their North American network and the only major refuelling centre between Vancouver and Chapleau, Ontario, and Glenwood, Minnesota. Moose Jaw is the point at which train crews change and at which trains are made and broken and go from the east-west route to the north-south route on the Sioux line. There is a repair depot in the Moose Jaw yard.

As well, CN has a presence in Moose Jaw, with a branch line that links us to Melville and gives us access to the CN main line.

We are also serviced by a number of short line railroads, including Southern Rails Co-operative Ltd. from Avonlea and the Red Coat Road and Rail, which joins the CPR branch line at Assiniboia and then joins the main line in Moose Jaw.

The CPR branch line in Assiniboia and the Red Coat Road and Rail will become more important as the Whitemud kaolin and related clay resources down at Wood Mountain are being developed. Whitemud is one of the largest sources of kaolin, perhaps one of three or four places in the world that has it. Kaolin is used in a number of things such as cement and whitening paper. This company has raised a significant amount of money on the TSX Venture Exchange and has begun work on their plant right out of Wood Mountain. One of the short lines is putting in a spur at Scout Lake, and they are planning to ship all of this by rail through Assiniboia to the CPR main line in Moose Jaw.

Moose Jaw is a major staging area for agricultural products. As Mr. Campbell indicated, Saskatchewan produces approximately 95 per cent of Canada's pulse crops. About 90 per cent of that total is produced within 100 miles of Moose Jaw. A family-owned pulse producer in Moose Jaw, Simpson Seeds Inc, is the largest pulse crop processor in the province, and they are undergoing a major expansion to add a red lentil splitting line to their operations. As well, the short lines feed a number of small pulse cleaning facilities located near Moose Jaw. Doepker Industries in Moose Jaw is a manufacturer of traffic trailers for the trucking industry. They have a number of applications for grain, for mining and for the forestry industry, and I think the interesting thing for us today is that they have developed a prototype container hauler that can go out into a farmer's field and be loaded right in the field. Potash is Saskatchewan's leading export and there is a major potash mine located near Moose Jaw at Belle Plaine.

Moose Jaw. Le poste d'avitaillement à grande vitesse de cette société de chemin de fer se trouve aussi à Moose Jaw. C'est la plus importante installation d'avitaillement le long de la ligne principale du réseau nord-américain et c'est le seul centre d'avitaillement important entre Vancouver et Chapleau, en Ontario, et Glenwood, au Minnesota. C'est à Moose Jaw que les équipages sont changés, que les trains sont formés ou divisés et qu'on les aiguille vers l'axe est-ouest ou l'axe nord-sud sur la ligne de Sioux Lookout. Enfin, la gare de triage de Moose Jaw comporte un dépôt de réparation.

Le CN est également présent à Moose Jaw puisqu'il y a une voie d'embranchement qui nous relie à Melville et nous donne donc accès à la ligne principale du CN.

De plus, nous sommes desservis par un certain nombre de compagnies ferroviaires à courte distance, notamment la Southern Rails Co-operative Ltd., de Avonlea, et la Red Coat Road and Rail qui relie l'embranchement du CP à Assiniboia, puis à la ligne principale de Moose Jaw.

L'embranchement du CP à Assiniboia et la voie du Red Coat Road and Rail occuperont une place grandissante à mesure que Whitemud Resources Inc. développera son exploitation de kaolin et d'argile, à Wood Mountain. Whitemud est l'un des plus importants fournisseurs de kaolin, puisque la compagnie fait sans doute partie des trois ou quatre exploitants de ce genre dans le monde. Le kaolin entre dans la composition de nombreux produits, comme le ciment et la poudre de blanchiment du papier. La société a obtenu d'excellents résultats sur le TSX et elle vient d'entamer la construction de son usine de traitement à Wood Mountain. Une des compagnies ferroviaires secondaires est en train de construire un embranchement à Scout Lake et elle envisage d'acheminer le kaolin et l'argile par chemin de fer jusqu'à Assiniboia pour transférer ensuite ces produits sur la ligne principale du CP, à Moose Jaw.

Moose Jaw est une importante zone de transbordement pour les produits agricoles. Comme le disait M. Campbell, la Saskatchewan produit quelque 95 p. 100 des légumineuses au Canada. Près de 90 p. 100 de cette production est circonscrite dans un rayon de 100 milles autour de Moose Jaw. Une exploitation agricole famille de Moose Jaw, la ferme Simpson Seeds Inc, est le plus gros transformateur de légumineuses de la province et elle est en voie de se doter d'une chaîne de concassage pour la lentille rouge. De plus, les lignes à courte distance permettent de desservir un certain nombre de petites installations de nettoyage de légumineuses dans les environs de Moose Jaw. Doepker Industries, de Moose Jaw, fabrique des remorques pour l'industrie du camionnage. Celles-ci remorques se déclinent en différentes versions : pour les céréales, pour les produits miniers et pour l'industrie forestière, et je pense intéressant de vous signaler que l'entreprise a mis au point un porte-conteneurs adapté pour prendre livraison de la récolte directement dans le champ de l'agriculteur. La potasse est le premier produit d'exportation de la Saskatchewan dont la plus grande mine se trouve à Belle Plaine, non loin de Moose Jaw.

There is other information in my brief, but I know you want to get to questions so I will conclude with this. Moose Jaw has ample greenfield space. Location is important, as in real estate. We believe that we are in the right location. We are the most efficient and cost-effective site in the system to accommodate increased Asian traffic to the U.S. market through the Port of Vancouver. Strategically located at the junction of three railways and the junction of three major highways, Moose Jaw has an advantage with its unique position as a transportation hub. Moose Jaw is poised to play an expanded role in the transportation of goods and import and export in the country.

**C.M. (Red) Williams, President, Saskatchewan AgriVision Corp.:** I will go back to a point that Mr. Campbell made earlier: Why Saskatchewan? Saskatchewan AgriVision Corp. has been working on this issue for about four years. We tried initially to get a system that would get a container supply in position in Saskatchewan sufficient to handle the pulse industry. That was our first objective. We brought the stakeholders together and developed a system we thought would work. In fact we failed, but we learned a lot about what could and could not be done with container traffic. The basic issue with Saskatchewan is that we do not have enough boxes coming in to meet our demand for boxes going out. That is, we simply do not get enough product into the province, and therefore we have to depend on capturing boxes off the transport from Eastern Canada or from the United States moving back to the West Coast. As you have probably been told, the shippers are not keen to stop those boxes unless they can have an absolute guarantee. Those boxes will probably sit about 48 hours or three days possibly and then they will be routed again into the system. It is a matter of in and out inefficiency, so that started us thinking about how to get more boxes moving into the province.

We are looking at a land bridge between Halifax, Canso or Montreal — wherever you want to pick in the East — and Prince Rupert and Vancouver on the West Coast. As Mr. Campbell said, we have the two best railways in North America transiting that area, so let us use them. The idea is to hold the traffic up out of the States as long as you can and drop it down wherever it will best fit the trade. That is our total objective. Senator Mercer has probably already told you ad nauseam that Halifax is becoming or will become a major port because of the plug-up on the West Coast of North America and the containers' having to come via the Suez Canal. We are talking about a land bridge across Canada. I hope I have

Mon mémoire donne d'autres renseignements, mais comme je sais que vous voulez passer aux questions, je vais m'arrêter ici. Moose Jaw présente de vastes étendues de terre non attribuées, en dehors de la ville. L'emplacement pour ce genre de projet est tout aussi important que dans le secteur de l'immobilier. Nous, nous pensons avoir le bon emplacement. Nous sommes le lieu le plus efficace et le plus rentable, le long du réseau, qui soit en mesure de faire face à l'augmentation du volume des marchandises, en provenance de l'Asie et à destination du marché américain, qui transitent par le port de Vancouver. Stratégiquement située à l'intersection de trois voies ferrées et de trois grands axes routiers, Moose Jaw a l'avantage, grâce à cet emplacement unique, d'être une plaque tournante du transport. Moose Jaw est appelée à jouer un rôle croissant dans le domaine du transport de marchandises et donc dans celui de l'import-export au Canada.

**C.M. (Red) Williams, président, Saskatchewan AgriVision Corp. :** Je vais revenir sur une question dont M. Campbell a traité tout à l'heure : pourquoi la Saskatchewan? Eh bien, Saskatchewan AgriVision Corp. a commencé à travailler sur ce dossier il y a quatre ans environ. Au début, nous voulions mettre en place un dispositif qui nous permettrait d'avoir suffisamment de conteneurs en Saskatchewan pour servir le secteur des légumineuses. C'était notre premier objectif. Nous avons commencé par rassembler tous les intervenants et par imaginer un système qui, selon nous, était susceptible de fonctionner. Or, il se trouve que nous avons échoué et que nous avons beaucoup appris sur ce qu'il est possible de faire dans le domaine du transport par conteneurs. Le principal problème dans le cas de la Saskatchewan, c'est que nous ne recevons pas suffisamment de conteneurs pour satisfaire nos besoins à l'expédition. Autrement dit, nous n'arrivons pas à faire venir suffisamment de marchandises dans la province et nous dépendons donc des conteneurs en provenance de l'est du Canada et des États-Unis qui sont destinés à la côte ouest. Comme on vous l'a sans doute dit, les expéditeurs n'ont pas envie que leurs conteneurs soient immobilisés en cours de route, à moins qu'on leur donne des garanties absolues. Les conteneurs que nous voyons passer sont immobilisés durant 48 heures, 72 heures au plus, puis ils sont replacés dans le système. Nous sommes aux prises avec un problème d'inefficacité qui tient à la différence entre le nombre de conteneurs qui arrivent et le nombre de ceux qui partent. Ce faisant, nous nous sommes demandé comment nous pourrions faire transiter davantage de conteneurs par la province.

Nous avons envisagé d'instaurer une noria terrestre entre Halifax, Canso ou Montréal — peu importe l'emplacement dans l'Est — et Prince Rupert et Vancouver sur la côte ouest. Comme M. Campbell le disait, notre région est desservie par les deux meilleures compagnies de chemin de fer d'Amérique du Nord et nous comptons donc les utiliser. Nous envisageons de retenir le trafic en provenance des États-Unis aussi longtemps que possible pour ne relancer la machine que lorsque les conditions commerciales seront optimales. C'est là notre objectif global. Le sénateur Mercer vous a sans doute dit et répété à satiété qu'Halifax était en train de devenir ou allait devenir un port de conteneurs de première importance parce que l'emplacement

convinced you that we are dealing with something bigger than just Saskatchewan, but I want to come back to Saskatchewan because that is where my interest lies.

Mayor McBain gave you an idea of Moose Jaw with the intersecting highways and railways. Now, take a broader look at Saskatchewan with Saskatoon, Regina and Moose Jaw, a core of three cities not very many miles apart, in terms of prairie travel at least. You have the flow coming in from Prince Rupert and the flow coming through the Kicking Horse Pass, and there is the major Highway 1 in the south. All of these come together with the Yellowhead Highway and they all meet at that particular junction, so that is the logical place. They can put one of these anywhere at the nodes all the way from Halifax to Vancouver. You could put a port if you wanted to do a lot of this work on these trains, to build them up and to get an efficient system flowing into Vancouver or Halifax, but you do this because all these things come together in the middle of Saskatchewan. That is what we are promoting.

Currently we have a problem in Vancouver. I am sure you have had heard about that in other presentations. Unfortunately, if I lived in B.C. I would think that too. It is hard for them to think about beyond the mountains. However, think about this: for an 8,000 TEU container ship coming into Vancouver, it takes 20 trains, 100 cars double-stacked, to get the cargo out of here and over the mountains. That is 20 trains for just one ship, and, of course, we have had them backed up six and seven deep to get out of here. The problem has to be resolved. If we go to the 14,000 TEU container ships, that takes 70 trains per ship — 70 trains going out and 70 trains coming back. We just have to get this traffic out of Vancouver for the sake of Vancouver so that it can increase its throughput, and the logical solution is to take it over the mountains and do it in the Prairies. We have all sorts of reasons why it should be in the middle of Saskatchewan. I have given you some of them.

We have a plan, and you have in your hands the first phase of that plan. We call it CISCOR, Canadian Intelligent Super Corridor; it is a big name, but it matches the names of the corridors in the U.S. with which we would be linking. CISCOR would stretch from Halifax to Canso all the way through to Vancouver and Prince Rupert. We will also have a smart port.

A smart port is different from a container port. We have container ports all over the country where you take boxes in, you disgorge them, you load them onto trucks, or you stuff them and transport them, set them in the transportation system again. We are not talking about another container port. We are talking about a smart port, which, in its initial stage, is a bunch of computer nerds who manage the boxes from where they start out

permet de faire le lien entre le canal de Suez et les ports de la côte ouest de l'Amérique du Nord. Nous voulons donc instaurer cette noria terrestre à l'échelle du Canada. J'espère vous avoir convaincu que nos ambitions vont bien au-delà de la Saskatchewan, mais si vous me le permettez, je vais revenir à cette province, parce qu'elle est au centre de mes intérêts.

Le maire McBain vous a donné une idée de la situation de Moose Jaw, au carrefour de voies ferrées et d'axes routiers. Prenons maintenant un peu de recul pour examiner la situation de la Saskatchewan en général, avec Saskatoon, Regina et Moose Jaw, trois villes qui ne sont pas très distantes l'une de l'autre, du moins pas à l'échelle des Prairies. Nous sommes en présence d'un flux en provenance de Prince Rupert et d'un autre venant du col Kicking Horse, sans oublier la Transcanadienne au sud. Tous ces axes convergent à hauteur de la route de Yellowhead en un point qui devient donc un emplacement logique. Vous pourriez créer un terminal de jonction n'importe où entre Halifax et Vancouver. Vous pourriez installer un terminal pour faire tout cela, si vous le désiriez, c'est-à-dire pour assembler les trains et optimiser l'écoulement des marchandises vers Vancouver ou Halifax; mais là où il est le plus logique de le faire, c'est en plein milieu de la Saskatchewan. Et c'est précisément ce que nous cherchons à promouvoir.

Actuellement, nous avons un problème avec Vancouver. Je suis certain que vous en aurez entendu parler dans d'autres exposés. Malheureusement, si je résidais en Colombie-Britannique, je penserais comme les gens d'ici. Il est difficile pour les résidents d'ici de voir par-delà les montagnes. Il y a une chose, cependant : pour nourrir un navire porte-conteneurs de 8 000 EVP à Vancouver, il faut 20 trains de 120 wagons plate-forme à gerbage, que l'on doit faire passer par les Rocheuses. Je dis bien 20 trains pour un seul navire et, bien sûr, avant cela, il aura fallu en aligner six ou sept à partir d'ici. Il faut régler ce problème. Si l'on passe un jour à des navires porte-conteneurs de 14 000 EVP, il faudra 70 trains par navire, c'est-à-dire 70 convois qui monteront et 70 autres qui redescendront. Il faut, dérouter ce trafic pour le bien de Vancouver, mais aussi pour augmenter notre production, et la solution logique à cet égard c'est de ne plus passer par les montagnes et de tout faire dans les Prairies. Il existe de multiples raisons pour lesquelles tout devrait se passer au centre de la Saskatchewan. Je vais vous en citer quelques-unes.

Nous avons un plan dont nous vous avons remis la première phase. Nous lui avons donné le titre ronflant de « Corridor canadien super intelligent » ou CCSI, ne serait-ce que parce qu'il correspond à des corridors identiques aux États-Unis avec lesquels nous voulons établir la liaison. Le corridor en question s'étirerait de Halifax à Canso jusqu'à Vancouver et Prince Rupert. De plus, nous devons nous doter d'un terminal intelligent.

Le terminal intelligent est différent du terminal à conteneurs que l'on retrouve un peu partout au Canada et où les conteneurs arrivent, sont déchargés des trains pour être dépotés, puis rempotés et mis à bord de camions qui les réinjectent dans le système de transport. Il n'est donc pas question de créer un autre terminal à conteneurs. Un terminal intelligent, dans sa partie amont, est constitué de toute une équipe d'informaticiens qui

in Asia to where they end up. They have them all sorted out: where they are going and how and how they will fit onto the trains when they hit the land and how they will transport into the intermodal system on the trucks and so forth. They manage the system.

This is not a new concept. Kansas City has a smart port that handles the trains coming up from the South, the Mexican trade coming up into the U.S. Northeast. We are going to visit them in April. We have that model all ready to go.

The key, which is often dismissed because we think only of containers and trains running up and down the country, is the free-trade zones that you put around Saskatoon, Regina, and Moose Jaw. The smart port will start putting the people who are bringing products in, the Wal-Marts of the world, at these points for disgorging the product, putting it on trucks or other trains and so forth. Also, there are the disassemblers or the reassemblers from Asia, because big pieces of equipment are not put into a container. Rather, they are broken down into smaller pieces so that they can be packed in tighter, and then you have to have someplace to reassemble them. This is big money and big activity around the three cities we are talking about. I will stop at that point and take questions.

**The Chairman:** Thank you. I will give the floor to Senator Tkachuk who is our representative from Saskatchewan.

**Senator Tkachuk:** Thank you, gentlemen, for your enthusiastic presentation, and I know from the meeting that we had here in Vancouver in January how enthusiastic the people from Saskatoon and from Moose Jaw are in promoting a facility like this in our province.

We have heard a lot of testimony about the problem of moving exports out of the Port of Vancouver successfully; we have heard that it is a bottleneck. Mr. Campbell alluded to the fact that 50 per cent of our potash is now moved through Portland, and this is obviously one of the reasons. How does the idea of a smart port in Saskatchewan solve that problem, or does it?

Also, you talked about loading and unloading and getting facilities like Wal-Mart or others to locate in our province, if that is where the smart port is. Wal-Mart has just finished building a large facility in Chicago. How do we compete against Chicago for this kind of facility?

**Mr. Williams:** Chicago is the bottleneck of North America. How many trains and how many lines go into Chicago? Ten railways go into Chicago and have to be changed; containers have to be changed from one rail line to another. That is the whole problem. Keep the traffic up out of Chicago as long as you can. We have a direct line in there, but they are saying try to avoid Chicago.

gèrent les conteneurs depuis leur départ en Asie jusqu'à leur point de livraison. Ils en assurent le tri en fonction de leurs destinations et décident d'avance de leur agencement sur les wagons de chemin de fer, à leur arrivée au port, puis de leur mode de transport par voie terrestre, dans le système intermodal, c'est-à-dire par camion ou autres. En un mot, ces gens-là gèrent le système.

Il ne s'agit pas un nouveau concept, puisque Kansas City est doté d'un port intelligent qui gère la totalité des trains en provenance du Sud, du marché mexicain, qui sont destinés au nord-est des États-Unis. Nous allons visiter cette installation en avril prochain et nous disposerons donc déjà d'un modèle sur lequel nous appuyer.

La clé dans tout cela — et il se trouve qu'on écarte souvent cette solution parce qu'on ne pense qu'aux conteneurs et aux trains qui sillonnent le pays — ce serait de créer des zones franches autour de Saskatoon, de Regina et de Moose Jaw. Le port intelligent a commencé à attirer les entreprises qui font venir les marchandises, soit les Wal-Mart de ce monde, pour décharger les produits et les recharger sur les camions ou sur d'autres trains et ainsi de suite. De plus, il faudra un lieu où accueillir des remonteurs en provenance d'Asie, parce que les grosses pièces d'équipement ne peuvent être rangées comme telles dans les conteneurs. Elles sont donc démontées pour l'empotage, mais il faut bien sûr un emplacement où les remonter à l'arrivée. Tout cela est synonyme d'énormément d'argent et d'une intense activité autour des trois villes dont nous parlons. Je vais m'arrêter ici pour répondre à vos éventuelles questions.

**La présidente :** Merci. Je donne la parole au sénateur Tkachuk qui est notre représentant de la Saskatchewan.

**Le sénateur Tkachuk :** Merci, messieurs, pour vos exposés enthousiastes. Nous avons pu constater, à l'occasion de notre dernier passage à Vancouver, en janvier, à quel point les gens de Saskatoon et de Moose Jaw peuvent être enthousiastes dans la promotion d'une telle installation dans notre province.

Nous avons entendu beaucoup de témoignages au sujet des difficultés qu'occasionne le port de Vancouver et on nous a dit qu'il est un goulet d'étranglement. M. Campbell a dit que la moitié environ de notre potasse passe maintenant par Portland, ce qu'on doit sans doute attribuer en partie aux difficultés de Vancouver. Est-ce que la création d'un port intelligent en Saskatchewan permettrait de résoudre ce problème?

Vous avez aussi parlé de chargement et de déchargement et de la possibilité d'inviter des entreprises comme Wal-Mart à venir s'installer dans notre province, si le port intelligent devait y être situé. Or, Wal-Mart vient juste de finir de construire une importante installation à Chicago. Comment allons-nous faire concurrence à Chicago sur ce plan?

**M. Williams :** Chicago est le goulet d'étranglement de l'Amérique du Nord. Vous savez combien de trains et de lignes ferroviaires passent par cette ville? Il y a 10 voies qui rentrent dans Chicago et les conteneurs doivent être transférés d'une ligne à l'autre. C'est là tout le problème. Il faut contourner Chicago dans toute la mesure du possible. Nous avons bien une ligne directe qui va là-bas, mais on nous dit qu'il faut éviter Chicago coûte que coûte.

**Mr. Campbell:** Chicago was the centre of the American Midwest just as Winnipeg was in Canada 40 years ago. That is why all the railways come there, and it is geographically the best distribution centre for the U.S., but there were a lot of railway bankruptcies until 1980, when legislation addressed that. Since then there have been amalgamations and streamlining. CN and CPR got very aggressive in there. They did deals with other railways. They bought some railways so that they could get around the black hole problem of Chicago. For all the obvious reasons it will still be a major receiving area, but for distribution, the Wal-Marts would very gladly bypass Chicago, pretend it does not exist, and go instead to Memphis. Therefore CN is looking at Rupert to Memphis, as an example. CPR has its certain strengths. CN can get into Kansas City. Los Angeles is trying to get to Kansas City. Kansas City is doing a lot of things, but Kansas City again is very well positioned geographically.

What we are saying in a smaller way, because we do not have the consumer demand in Saskatchewan, is that we are one of the very best staging areas, and the smart port aspect of it is to do the security clearance, the stuffing, de-stuffing, the grading, the packaging, and so on there rather than on the Vancouver waterfront. Some of it is physical infrastructure. Some of it is brain power.

Regarding your other question about Vancouver's being a bottleneck, I think it is important, particularly given that your hearings are in the public record, that I at least state that Vancouver is a superb port, one of the very best in the world. It has growing pains. The Canadian government and the Canadian Wheat Board made major sales of 5 million, 6 million and 7 million tons per year to China in the early 1960s. Vancouver could not handle that, but they have built new facilities. On the North Shore, the Saskatchewan Wheat Pool came in 1968 and Pioneer Grain in 1973. Then there was the expansion of the Alberta Wheat Pool, which became first Agricore United and then Cascadia.

We have double the capacity. We have improved to the point that we could put 24 million tons of raw grains through the Port of Vancouver. Bulk grain is not an issue. In addition, we have added Columbia Containers and Coastal Containers. Vancouver Wharves lost the potash business, as did Neptune. I was hired by Vancouver Wharves to put together an agri-products facility. We did, and it included gentle handling systems and rubber belts instead of screw conveyors so that

**M. Campbell :** Chicago a été le centre du Midwest américain, tout comme Winnipeg a été le centre du Canada il y a 40 ans. C'est pour cela que toutes les voies ferrées aboutissent dans cette ville, c'est parce qu'elle est géographiquement la mieux placée, puisqu'elle est au centre des États-Unis, mais beaucoup de compagnies ferroviaires ont fait faillite jusqu'en 1980, jusqu'à ce que la loi soit modifiée. Depuis, on a assisté à de nombreuses fusions et rationalisations. Le CN et le CP sont très présents sur ce marché. Ils ont conclu des accords avec d'autres compagnies ferroviaires. Ils en ont même achetées pour parvenir à éviter ce trou noir qu'est Chicago. Pour tout un ensemble de raisons évidentes, cette ville demeurera une importante zone de réception, mais pour ce qui est de la distribution, les Wal-Mart de ce continent, seraient ravis de pouvoir éviter Chicago, de se dire que cette ville n'existe pas et d'aller plutôt à Memphis. C'est pour cela, par exemple, que le CN envisage d'ouvrir une liaison Prince Rupert-Memphis. Le CP, de son côté, a d'autres points forts. Le CN peut aller jusqu'à Kansas City. Los Angeles essaie de s'arrimer à Kansas City qui bouge énormément, mais encore une fois, c'est parce qu'elle est bien située géographiquement.

Ce que nous affirmons modestement, parce que nous n'avons pas une forte demande de consommation en Saskatchewan, c'est que nous sommes tout de même l'une des meilleures zones d'étape et que le port intelligent ajoutera à cette qualité en assurant les contrôles de sécurité, le dépotage et le rempotage des conteneurs, la calibration et le conditionnement des produits et ainsi de suite, plutôt que de laisser ces activités au port de Vancouver. Une partie de ce projet reposera sur des infrastructures physiques et une autre partie sur de la matière grise.

Pour en revenir à ce que vous disiez au sujet de Vancouver qui est un goulet d'étranglement, je me dois de déclarer — surtout que vos audiences sont retranscrites et rendues publiques — que le port de Vancouver est absolument superbe et que c'est l'un des meilleurs du monde. Malheureusement, il est en pleine crise de croissance. Dans les années 1960, le gouvernement du Canada et la Commission canadienne du blé ont vendu énormément à la Chine, dans les 5, 6 voire 7 millions de tonnes par an. À l'époque, Vancouver n'était pas plus en mesure d'absorber ce genre de volume, raison pour laquelle de nouvelles installations ont été construites. La Saskatchewan Wheat Pool s'est installée sur la côte Nord en 1968 et Pioneer Grain l'a fait en 1973. Nous avons aussi bénéficié de l'expansion du Alberta Wheat Pool qui est d'abord devenue Agricore United, puis Cascadia.

Notre capacité d'accueil a doublé et elle a été améliorée au point où 24 millions de tonnes de céréales en vrac peuvent désormais transiter par le port de Vancouver. Les céréales en vrac ne sont donc pas le problème. De plus, nous avons ajouté Columbia Containers et Coastal Containers. Vancouver Wharves Ltd. a perdu le marché de la potasse, comme Neptune. J'ai été engagé par Vancouver Wharves Ltd. pour mettre sur pied une installation d'accueil de produits agricoles. Nous l'avons dotée de

product would not break from a No. 1 food to a No. 3 feed. On the container side, obviously you are aware of DeltaPort, Centerm, Vanterm and Fairview.

We have done a tremendous amount, but if as a researcher — I am an agriculture economist and I spent 30 years on this file — you analyze how we do compared to the U.S. and others, we are slower. Sometimes that is because the public sector is a problem. Sometimes it is because American ports can raise money faster through municipal bonds. There are many complex issues, but there are also many stakeholders in Vancouver very committed to make things work. However, with respect, some of them are quite myopic and they are trying to correct it here in Vancouver by having an underpass and an overpass every five miles when they could do all that in Saskatchewan on the cheap. For Eastern Canadian traffic and for American traffic, you could move all of this intensive work from the Vancouver waterfront to a lower-cost, lower-congestion area.

**Mr. Williams:** Perhaps you have the opportunity to read the book *The Box: How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger*. There is a point in there that stuck in my head: in the container business it has been proven over and over around the world that you cannot simply say, “Well, we will handle our little 1 per cent or 2 per cent or 3 per cent of the trade.” That does not work. You either take the traffic that is offered to you and handle it efficiently and effectively, or you die. That is what happens. If you cannot handle those shippers coming in, then they go someplace else. Vancouver either gets to the point where it can handle the traffic that comes to it, or it dies. I thought that was a very telling point he made in that book.

**Mr. Campbell:** Los Angeles-Long Beach did dominate this area for a long time. Now they are so congested that they cannot do it. They are making highways underground. They are doing a ton of stuff, but they are just too choked. Wal-Mart could not care less about municipal problems, environmental problems or other problems here. If Vancouver, Prince Rupert or Halifax stands up to the plate, they will get the business. Right now Wal-Mart is very impatient with all West Coast ports. They are looking seriously at going the other way — Indian Ocean and the Suez Canal.

The Suez Canal is wide open. It is not limited like the Panama Canal. It will take us another ten years maybe to get the Panama Canal widened, and still it will not be wide enough for these ships. These new ocean vessels have gone from

systèmes de manutention en douceur et de transporteurs à courroie, plutôt qu'à vis sans fin métalliques, pour que le produit ne se dégrade pas et ne passe pas d'une catégorie d'aliments destinés à la consommation humaine de première qualité à de la provende de troisième qualité. Pour ce qui est du transport des conteneurs, vous savez évidemment qu'il y a DeltaPort, Centerm, Vanterm et Fairview.

Nous avons déjà beaucoup accompli, mais si vous étudiez la question de près — il se trouve que je suis économiste en agriculture et que j'ai passé 30 ans de ma vie sur ce dossier — et cherchez à voir comment nous nous comparons aux États-Unis et aux autres pays, vous constaterez que nous sommes lents. Parfois, cela est dû à notre fonction publique. Parfois, c'est parce que les ports américains sont davantage en mesure que les nôtres de mobiliser de l'argent, en recourant à des obligations municipales. Nous sommes confrontés à de nombreux problèmes complexes, mais on trouve de nombreux intervenants à Vancouver qui sont déterminés à faire en sorte que les choses fonctionnent. Toutefois, je ferai respectueusement remarquer que certains d'entre eux manquent de prévoyance et qu'ils essaient de régler les problèmes de Vancouver en construisant tantôt un tunnel, tantôt un pont tous les 5 milles, tandis qu'ils pourraient faire la même chose à Saskatchewan pour trois fois rien. Il serait possible de transférer ce travail soutenu du front de mer à Vancouver à une région très abordable et non congestionnée afin de desservir le trafic de l'est du Canada et des États-Unis.

**M. Williams :** Il vous a, peut-être, été donné de lire le livre intitulé *The Box : How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger*. On y dit quelque chose qui m'a frappé : dans le domaine du transport par conteneurs, il a été prouvé à maintes reprises, partout dans le monde, qu'on ne peut pas simplement se dire qu'on va conserver une petite part du marché de 1, 2 ou 3 p. 100. Ça ne fonctionne pas ainsi. Soit vous absorbez le trafic qui se présente à vous et vous le traitez de façon efficace et rentable, soit vous disparaîsez. C'est ce qui arrive. Si vous ne parvenez pas à servir les expéditeurs qui s'adressent à vous, ils iront voir ailleurs. Soit le port de Vancouver en arrive au point où il peut absorber le trafic qui se présente à lui, soit il va disparaître. J'ai trouvé que cette remarque de l'auteur était très révélatrice.

**M. Campbell :** Los Angeles-Long Beach a dominé cette région pendant longtemps, mais le secteur étant désormais congestionné, cela n'est plus possible. À Los Angeles, on est en train de construire des autoroutes souterraines. Les gens là-bas font énormément de choses, mais il demeure que tout est trop congestionné. Wal-Mart ne se soucie pas des problèmes municipaux, des problèmes environnementaux et autres. Si Vancouver, Prince Rupert et Halifax tiennent le coup, ces villes bénéficieront du surcroît d'activités annoncé. Pour l'instant, Wal-Mart est très impatiente avec les ports de la côte ouest. La société envisage très sérieusement de trouver d'autres solutions, c'est-à-dire de passer par l'océan Indien et le Canal de Suez.

Le Canal de Suez est entièrement ouvert et il n'est pas limité comme le Canal de Panama. Il nous faudra 10 années de plus peut-être pour que le Canal de Panama soit entièrement ouvert à la circulation et, de toute façon, il n'est pas suffisamment large

4,000 TEUs to 14,000 TEUs. They are floating battleships. They cannot get through the Panama Canal, so there is potential there for Halifax, for Canso, for Quebec and Montreal. However, Los Angeles has blown it. They will not get the business back, and the challenge in front of us right now is whether Vancouver and Prince Rupert can respond, and quickly enough.

**Senator Zimmer:** Potash is a huge crop. They say we have potential there for 1,000 years. Mr. Campbell, you commented on expanding the potash plant in Vancouver. I understand that the original quote was \$10 million, and when it came in at \$42 million they decided not to do it, and potash went to Portland. An opportunity was missed here in a lack of vision and planning. What are your comments on that, and what is the lesson we can learn?

**Mr. Campbell:** I think there are many players there. CN and CPR did not respond fast enough to Canpotex's concerns. They certainly had many warnings. As you know, there is always creative tension between the shippers and the carriers, but from Canpotex's point of view, the competition was not CN versus CPR. The competition was Russia, Israel, Florida, so whether you are a Canadian company or not, you either get your act together or we go elsewhere. Canpotex not only built a facility in Portland, they bought more cars. They bought everything but locomotives to have better control of their system, and it is working beautifully. Canpotex is a tremendous success story. They had the regulatory and legal environment under the National Transportation Act of 1987 and the Canada Transportation Act of 1996 where they had more clout. They had entrepreneurial freedom. They had a vision, and they executed that vision by investing 90 per cent of it themselves. Of course, as a by-product, they made Neptune, Vancouver Wharves, CN, and CPR a lot sharper than they were before that.

**Senator Zimmer:** Dr. Williams, you talked about the free-trade zone, CISCOR. In cooperation, we are already looking at the same thing in Manitoba. We have a port there, as you know. We always talk with Saskatchewan about the fact that we are Prairie provinces. Realistically, the longitude of this country is within 20 miles of Winnipeg, so Winnipeg is the centre of the country. There has been talk about the addition of a Churchill port. The problem with Churchill of course is the ice. The Russians say they will get an ice breaker and break it up. The Americans say you cannot go there. The Russians laugh and say they have been there for 50 years under the water. It is not an issue; they can bust that open.

pour accueillir les gros porte-conteneurs. Ces navires océaniques sont passés de 4 000 à 14 000 EVP. Ce sont de véritables villes flottantes. Ils ne peuvent pas emprunter le Canal de Panama, d'où les possibilités qui s'offrent à Halifax, à Canso, à Québec et à Montréal. De toute façon, pour Los Angeles, c'est fini. Cette ville a perdu ce marché pour toujours et la question qui se pose à nous pour l'instant est de savoir si Vancouver et Prince Rupert seront en mesure de réagir assez rapidement.

**Le sénateur Zimmer :** La potasse représente un marché énorme. On dit que les réserves sont suffisantes pour 1 000 ans. Monsieur Campbell, vous avez parlé de la possibilité d'agrandir l'usine de potasse de Vancouver. Je crois savoir qu'à l'origine, on avait prévu que cette opération coûterait 10 millions de dollars, mais quand la note est passée à 42 millions de dollars, il a été décidé de ne pas sonner suite avec pour résultat que la potasse transite désormais par Portland. Nous sommes passés à côté d'une occasion à cause d'un manque de vision et de planification. Que pensez-vous de cette situation et quels enseignements pouvons-nous en tirer?

**M. Campbell :** Il y a eu beaucoup d'intervenants dans ce dossier. Le CN et le CP n'ont pas réagi assez rapidement aux sollicitations de Canpotex. Pourtant, ces compagnies ne peuvent pas dire qu'elles n'ont pas été prévenues. Comme vous le savez, il y a toujours une tension créative entre les expéditeurs et les transporteurs, mais du point de vue de Canpotex, la concurrence ne se situait pas entre le CN et le CP. La concurrence, c'était la Russie, Israël et la Floride parce l'entreprise canadienne ou une entreprise étrangère va s'adresser ailleurs si nous ne nous ressaisissons pas. Canpotex a non seulement construit une installation à Portland, mais elle a également acheté plus de wagons. Elle a tout acheté sauf des locomotives pour mieux contrôler son système de transport, et ça fonctionne à merveille. Canpotex est un exemple de réussite. Après le régime de la Loi nationale sur les transports de 1987, la Loi sur les transports au Canada a instauré un cadre réglementaire et juridique qui a conféré davantage de solidité à l'entreprise. Celle-ci avait la liberté d'agir sur le plan commercial. Elle avait une vision qu'elle a mise en œuvre en réinvestissant 90 p. 100 de ses bénéfices dans ses activités. L'une des retombées, c'est que, grâce à l'impulsion de cette compagnie, Neptune, Vancouver Wharves Ltd., le CN et le CP sont devenus beaucoup plus compétitifs.

**Le sénateur Zimmer :** Monsieur Williams, vous avez parlé de zone franche au sujet du CCIS. Il se trouve que nous avons commencé à envisager la même formule au Manitoba. Comme vous le savez, nous y avons un terminal. Quand nous parlons avec la Saskatchewan, nous le faisons toujours en considérant que nous sommes deux provinces des Prairies. Soit dit en passant, comme la longitude moyenne du Canada passe à 20 milles de Winnipeg, c'est en fait la capitale du Manitoba qui est au centre du pays. Il a été question d'ajouter un terminal portuaire à Churchill. Le problème dans le cas de Churchill, c'est que le port est pris par les glaces une partie de l'année. Les Russes nous avaient affirmé qu'ils pourraient nous envoyer un brise-glace pour le dégager, mais les Américains s'y sont opposés, ce qui a amusé les Russes qui ont rétorqué qu'ils patrouillaient dans la zone en sous-marins depuis 50 ans. Donc, les glaces ne sont pas un véritable problème, parce qu'il est possible d'ouvrir un chenal.

In conjunction with your plans in Saskatchewan, do you envision working with Manitoba to do the portal route and deal with some of the countries around the world coming that way with transportation? As they always say, go north, young man, go north.

**Mr. Williams:** Your question is really two questions, or at least requires two answers. The first thing is Winnipeg itself, and you might have said Edmonton or Calgary because they have substantial container ports and much larger activities than Saskatchewan has in total, but in fact because you are in the middle of Saskatchewan, you serve those three major centres there. That is, you can do it better in Saskatchewan to serve the three than in Winnipeg trying to serve the four. That is the one answer. The other is that the direct connection to Churchill is out of Saskatchewan, not out of Winnipeg. It goes from Saskatchewan to Churchill. We are viewing that.

To go back a bit in history, because Mr. Campbell has done so well at recalling where we came from, I was on a commission back when Mr. Trudeau was Prime Minister, and he had this grand idea of a band of activity across the North. They took a whole bunch of us up to Churchill, and the one thing I brought away from that was that Churchill was 100 miles too far south. The Hudson Bay freezes from the south to the north, and if they had put Churchill 100 miles north of where it is now, they probably would have had open water all winter.

**Mr. Campbell:** If I might, for good or for bad, I was in charge of Churchill for Canadian National in the 1980s, and I have to tell you that it is 380 miles from The Pas to Churchill traversing a tremendous amount of discontinuous permafrost. The railway roadbed is not stable and it never will be, by definition. It is extremely difficult to deal with. I grant that with global warming and with technology, whether subservient through the Russians or others, there might be a potential there, but I can tell you right now that the break-even point of the port is a million tons. The only product going there right now is grain. The reason is political. I think you are all aware of that. Thunder Bay on two good long weekends can do more than the Port of Churchill can in an entire season. That is not a shot on Churchill. That is just the reality. The 50-day season extended perhaps to an 80-day season cannot match any facilities that have a nine-month to 12-month season.

**Senator Zimmer:** A little competition going on here, Madam Chairman?

Pour en revenir aux plans que vous envisagez pour Saskatchewan, est-ce que vous songez à collaborer avec le Manitoba pour ouvrir la route vers la porte d'entrée, ainsi qu'avec d'autres pays en matière de transport? Comme on dit chez nous : « Cap au nord, mon garçon, cap au nord! ».

**M. Williams :** Votre question est double, ou du moins elle exige deux réponses. D'abord, le choix de la cette région de la Saskatchewan par rapport à Winnipeg. Vous auriez également pu nous opposer à Edmonton ou à Calgary qui ont des terminaux à conteneurs importants et dont le niveau général d'activité est nettement supérieur à celui de la Saskatchewan, mais il se trouve nous au cœur de la Saskatchewan et qu'à partir de là, nous pouvons desservir ces trois grands centres. C'est pour cela qu'il serait possible de mieux desservir ces trois villes à partir d'un terminal situé en Saskatchewan que d'essayer d'en desservir quatre à partir de Winnipeg. Voilà une première réponse. Par ailleurs, je vous dirais que c'est à partir de la Saskatchewan, et non pas de Winnipeg, qu'il existe des liaisons directes avec Churchill. Il y en a une qui va directement de la Saskatchewan à Churchill. Nous sommes en train d'étudier cette possibilité.

Pour revenir sur l'histoire, M. Campbell a fort bien fait de nous rappeler l'origine de tout cela. À l'époque où M. Trudeau était premier ministre, j'ai siégé à la commission qui avait eu la merveilleuse idée de stimuler l'activité économique dans la bande de territoire qui longe notre frontière nord. On nous avait transporté en groupe à Churchill et, de retour, j'ai mentionné que cette ville portuaire était trop au sud de 100 milles. La glace envahit la Baie d'Hudson du sud vers le nord et, si Churchill avait été de 100 milles plus septentrionale, le port se serait probablement retrouvé en eaux libres durant tout l'hiver.

**M. Campbell :** Comme j'ai été responsable, pour le meilleur ou pour le pire, du mouvement « Churchill pour le Canadien National », dans les années 1980, je me permets de vous indiquer que les 380 milles de voies de The Pas à Churchill traversent de vastes étendues caractérisées par une alternance de pergélisol et de sol normal. Ce faisant, la plate-forme de la voie ferrée n'est pas stable et elle ne le sera jamais. Il n'existe pas de solution facile à ce problème. Je vous concède qu'à la faveur du réchauffement planétaire et de nouvelles technologies, que ce soit en s'en remettant aux Russes ou autres, Churchill pourrait avoir un certain potentiel, mais je peux tout de suite vous dire que le seuil de rentabilité de ce port se calcule en millions de tonnes. Pour l'instant, seules les céréales transitent par Churchill. La raison est politique et je pense que vous en êtes conscients. En deux beaux longs week-ends seulement, Thunder Bay est capable de faire beaucoup mieux que le port de Churchill dans toute une saison. Je ne veux pas m'en prendre à Churchill, mais c'est la réalité. Nous sommes peut-être passés d'une saison de 50 jours à une saison de 80 jours, mais cela ne permet pas à ce port d'être concurrentiel face à d'autres installations qui bénéficient d'une saison de neuf à 12 mois.

**Le sénateur Zimmer :** Était-ce là l'expression d'une certaine concurrence, madame la présidente?



**Senator Mercer:** Speaking of competition, I am here from Halifax. Thank you very much for your positive comments about Halifax, and my colleagues have heard me preach this. I have one comment or two comments. You fellows lack some enthusiasm. You will have to get a little more enthusiastic about this project.

One concern I have is security. Let us assume you get everything you want. A ship pulls in here with 10,000 boxes on it, you offload the boxes right onto railcars, and take them off to Moose Jaw. How long would that take to travel? One day for the ship to land and offload and two more days to get to Moose Jaw. Those containers are on Canadian soil or perhaps port side for three days. We talked about security when we visited the port yesterday. Would you have the containers pass through security here in Vancouver prior to going to Moose Jaw, or would you have security done in Moose Jaw?

**Mr. Campbell:** The American perspective is that the security should happen in Europe or in Asia, and they are pushing very hard for that. In other words, the containers would not be loaded onto those ocean vessels without having been security cleared. If that were the case, then the port officials in Halifax or Vancouver or Prince Rupert would simply check to make sure that the containers coming through are still the same ones that were cleared.

**Senator Mercer:** You are talking about what we have in many airports in Canada: pre-clearance.

**Mr. Campbell:** In terms of management philosophy, it is always best to do all that you can at source. Every time you do it in the middle of the chain, you add to the handling.

**Senator Mercer:** We would assume then that the container would be pre-cleared in Hong Kong and that between Hong Kong and here it would not be touched. There would be seals on it, et cetera, that would guarantee that.

**Mr. Campbell:** Certainly. That is relatively straightforward to control. Then the shipper and the port officials will double-check to make sure the same containers that were loaded are offloaded. It is not an overwhelming task from a management point of view, and you would have the bar codes and the X-ray machines or whatever to do random checks. You have to make sure that there was no tampering through bribery for instance at a certain port in China that has a reputation for corruption. You need double-checks and triple-checks.

**Senator Mercer:** Would that happen in Moose Jaw as opposed to in Vancouver?

**Le sénateur Mercer :** Puisque nous parlons de concurrence, je précise que je viens d'Halifax. Je vous remercie beaucoup d'ailleurs pour les remarques positives que vous avez formulées au sujet de cette ville portuaire et il est vrai que mes collègues m'ont entendu prêcher pour cette paroisse. J'ai une remarque ou deux à faire. Vous vous êtes présenté à nous avec un certain enthousiasme. Toutefois, il faudra que vous fassiez preuve d'encore plus d'enthousiasme à propos de ce projet.

Ce qui me préoccupe, c'est la sécurité. Supposons que tout fonctionne comme vous le souhaitez. Un navire se range à quai pour débarquer 10 000 conteneurs que l'on charge ensuite sur des wagons pour être transportés jusqu'à Moose Jaw. Combien de temps faut-il pour effectuer ce transport? Disons que le navire passe un jour à quai pour décharger et qu'il faut deux autres jours pour que la cargaison arrive à Moose Jaw. Donc, tous ces conteneurs seront en territoire canadien, éventuellement du côté port, pendant trois jours. Quand nous avons visité le port, hier, il a été question de sécurité. Cela étant posé, est-ce que vous feriez vérifier les conteneurs à Vancouver, avant qu'ils ne soient dirigés vers Moose Jaw, ou est-ce que vous appliqueriez les mesures de sécurité à l'arrivée, à Moose Jaw?

**M. Campbell :** Les Américains sont d'avis que les mesures de sécurité pourraient être appliquées en Europe ou en Asie, et ils poussent très fort dans ce sens. Autrement dit, aucun conteneur ne pourrait être chargé à bord d'un navire océanique sans avoir été préalablement dédouané. Suivant ce modèle, il suffirait aux administrations portuaires d'Halifax, de Vancouver ou de Prince Rupert d'effectuer une vérification pour s'assurer que les conteneurs déchargés sont bien ceux qui ont été déclarés au départ.

**Le sénateur Mercer :** Vous venez de décrire ce qui existe déjà dans de nombreux aéroports au Canada, c'est-à-dire le prédédouanement.

**M. Campbell :** Du point de vue la gestion, il est toujours mieux de faire tout ce qu'on peut à la source. Dès que vous intervenez au milieu de la chaîne, vous rajoutez une étape de manipulation.

**Le sénateur Mercer :** On peut donc supposer que le conteneur serait prédédouané à Hong Kong et qu'entre Hong Kong et ici, il ne serait pas ouvert. On y apposerait des scellés ou autres qui garantiraient leur intégrité.

**M. Campbell :** C'est cela. C'est assez facile à contrôler. Ensuite, l'expéditeur et les administrations portuaires font une double vérification histoire de s'assurer que le conteneur déchargé est bien le même que celui qui a été chargé. Ce n'est pas d'une exigence énorme du point de vue de la gestion, d'autant plus qu'il serait possible de recourir à des codes à barres, à une technologie de détection par radioscopie ou autre pour effectuer des vérifications aléatoires. Il faut s'assurer que les conteneurs n'ont pas été ouverts de façon intempestive, en Chine par exemple qui est réputée pour la corruption qui y règne. Il faut faire des doubles et des triples vérifications.

**Le sénateur Mercer :** Est-ce que cela pourrait se faire à Moose Jaw, plutôt qu'à Vancouver?

**Mr. Campbell:** Canadian and American officials are actively working on new security technology in concert with European officials. I do not know where the Asians are on this, but they will adopt what they have to. However, if we are talking about vessels carrying 14,000 containers, from a management point of view would it not be smarter to do the security at the loading end rather than in 14,000 locations in North America where they are offloaded? Moose Jaw certainly would be built to have security capability, but the extent of its sophistication I think really depends on the much bigger players.

**Senator Tkachuk:** For the record, for our benefit, what has to happen for you to be successful? What are the steps? What role would the federal government have to play?

**Mr. Williams:** This is our plan at the moment. We have just completed the preliminary study you have in hand, which is really just a concept. We will spend the next six months approximately preparing the process for tendering for a business plan. It is such a complex issue that it will take us that long to put together the tendering. Hopefully Mr. Campbell will lead that project. We will be looking for money for that, and it may be government money that comes or it may be private sector money. It is my job to get the money. That takes us into mid-summer or early fall, and from that point on we will do a full-blown business plan, which will be a very complex matter. I think what has to happen is that governments have to indicate their willingness to address this issue and be receptive. I expect the private sector will do most of the driving, because that is what is happening now — it is building and structuring and so forth — but governments have to say yes, they are interested, because free port or free-trade zones are obviously a government issue. I think government has to come along step by step to make sure this thing happens. We do not have much time, senator. We cannot say it would be nice to have this in 20 years. That is too long. We need to do this in half a decade. We are not building huge buildings or digging huge canals. It is putting a system together.

**Mr. Campbell:** Thank you for the question, senator. That is obviously what should be and hopefully is driving your committee, and it is a very large topic. I will just mention again that we have had three policy think tanks in Regina, Winnipeg and next week Calgary, and they are all coming together in Vancouver on May 2, 3 and 4, and that is the stuff we will focus on. We will look at one mode versus another, one jurisdiction versus another, how to get the economics and the environment on the same page. All of those are critical. At the Winnipeg conference we created the North American Transport Competitiveness Research Council, which will have all the key

**M. Campbell :** Les autorités canadiennes et américaines étudient sérieusement une nouvelle technologie dans le domaine de la sécurité, en liaison avec les autorités européennes. Je ne sais pas si les Asiatiques sont concernés par ce projet, mais ils adopteront ce qu'on leur demandera. Quoi qu'il en soit, ne pensez-vous pas que, dans le cas d'un porte-conteneurs de 14 000 EVP, il serait plus intelligent d'effectuer les contrôles de sécurité à l'étape du chargement plutôt que dans 14 000 points différents en Amérique du Nord où les conteneurs seront déchargés? Le terminal de Moose Jaw serait évidemment équipé d'installations permettant les contrôles de sécurité, mais le niveau de perfectionnement de ces installations dépendra de plus gros joueurs que nous.

**Le sénateur Tkachuk :** Pour notre information, pourriez-vous nous dire ce qu'il faudrait pour que votre entreprise fonctionne? Quelles vont être les étapes à suivre? Quel rôle le gouvernement fédéral devrait-il jouer?

**M. Williams :** C'est là où nous en sommes de la planification pour l'instant. Nous venons juste de terminer l'étude préliminaire qu'on vous a remise et il ne s'agit que d'un concept. Nous consacrerons les six prochains mois environ à préparer le processus d'appel d'offres portant sur la rédaction d'un plan d'entreprise. C'est un dossier tellement complexe qu'il nous faudra tout ce temps-là pour lancer l'appel d'offres. Nous espérons que M. Campbell pilotera ce projet. Nous nous mettrons en quête de fonds pour cela et il est possible que nous soyons financés par le gouvernement à moins que l'argent ne vienne du secteur privé. Il m'incombe d'ailleurs d'aller chercher l'argent. Cela nous amènera donc au milieu de l'été ou au début de l'automne et, à partir de là, nous élaborerons un plan d'entreprise complet, ce qui promet d'être très compliqué. Il faudra, je crois, que les gouvernements indiquent leur désir de s'attaquer à ce dossier et qu'ils se montrent réceptifs. Je m'attends à ce que le secteur privé soit le principal moteur de cette entreprise, parce que c'est déjà le cas actuellement — puisqu'il s'occupe de l'élaboration, de la structuration et du reste —, mais les gouvernements devront adhérer à l'idée et déclarer qu'elle les intéresse parce que les zones franches ou les ports francs relèvent évidemment des gouvernements. J'estime que le gouvernement doit se joindre à nous pour que ce projet aboutisse. Nous ne disposons pas d'énormément de temps pour agir, sénateur. On ne peut pas dire que avons 20 ans pour faire tout cela. Vingt ans, c'est trop long. Il va nous falloir le faire en cinq ans. Il n'est pas question de bâtir d'énormes édifices ni de creuser de longs canaux, mais de mettre sur pied un système.

**M. Campbell :** Merci pour cette question, sénateur. Nous espérons que votre comité entend agir dans ce sens, d'autant que c'est un énorme dossier. Permettez-moi vous rappeler que deux groupes de réflexion ont été appelés à se pencher sur la dimension politique, à Regina et à Winnipeg, et qu'un autre fera la même chose la semaine prochaine à Calgary, tout cela dans le cadre d'un exercice qui culminera à Vancouver les 2, 3 et 4 mai prochain. C'est sur cela que nous allons nous concentrer. Nous allons comparer les modes de transport et les emplacements entre eux et nous faire un parallèle entre l'aspect économique et l'aspect environnemental, puisque ce sont des dimensions fondamentales.

universities from Canada, the U.S. and Mexico bringing their best people together to try to identify many of these issues and do priority research on them. Those are some of the areas, but it is a very large topic. We could talk about it for a long time.

**Senator Eyton:** As Senator Mercer has at least implied, you are an excellent missionary team, and from your polish and your complete presentation I assume you have been at it for some time. You have tested the waters. You have talked to a lot of people. What kind of traction are you developing? What kind of support are you getting and from what sectors?

**Mr. Williams:** Well, yes, we have had it quite good. Senator Tkachuk can verify that. He was at a meeting here in Vancouver about three weeks ago where we brought in many of the stakeholders, that is the shippers and the shipping companies and the railways. At the end of the meeting, because I had to have something to go home with, I asked who is with us and who is against us, and eight of the private sector people said they are with us, including CNR, which was critical, of course. We do have that kind of traction.

I am working now with Moose Jaw, Saskatoon and Regina, because they are separate entities and in a sense they compete with each other, to pull those three cities together to recognize that it is a virtual port around those three cities. We are in the process of signing a memorandum of understanding between them specifying that we will work together and how we work together. Your question led me into saying that there are local issues and there are major issues.

Halifax was at the meeting in Vancouver here. They are very interested, and we have continued in conversation, as has Hamilton, believe it or not. Part of what we have to do this summer, in this six months of getting ready to do the tendering, is to go face to face with every one of the players, all the cities on the Prairies that have container ports, as well as the Port of Montreal and the Port of Halifax; we have to sit down with them so that everybody understands where we are coming from and where we are going so that there is some congeniality.

**Senator Eyton:** In that process, I assume parties will recognize that some will win and some will lose. That is the way it is.

À la conférence de Winnipeg, nous avons lancé le North American Transport Competitiveness Research Council qui va faire appel aux grandes universités du Canada, des États-Unis et du Mexique pour qu'elles nous délèguent leurs meilleurs éléments afin de cerner la plupart des aspects que je viens d'énoncer et d'effectuer des recherches sur ces thèmes, en priorité. Voilà donc certains de nos domaines d'intérêt, mais il faut savoir que le sujet est très vaste au point que nous pourrions en parler pendant très longtemps.

**Le sénateur Eyton :** Comme l'a, pour le moins, laissé entendre le sénateur Mercer, vous êtes une excellente équipe de missionnaires et, à en juger d'après votre exposé très lissé et très complet, je suppose qu'il y a longtemps que vous travaillez sur ce dossier. Vous avez déjà pris la température de l'eau et avez rencontré beaucoup de gens. Cela étant, quel genre d'accueil vous a-t-on réservé? Quel genre d'appui avez-vous obtenu et de quels secteurs?

**M. Williams :** C'est vrai que nous avons fait déjà beaucoup. Le sénateur Tkachuk peut en attester, puisqu'il était présent à une réunion qui s'est déroulée ici, à Vancouver, il y a trois semaines et à laquelle ont participé un grand nombre d'intervenants, c'est-à-dire les expéditeurs et les compagnies d'expédition de même que les compagnies ferroviaires. À la fin de la rencontre, comme il fallait que je rentre avec quelque chose en main, j'ai demandé à l'auditoire qui était en faveur de notre projet et qui était contre, et il se trouve que huit représentants du secteur privé se sont dit de notre côté, y compris ceux du CN, ce qui constitue bien sûr un appui essentiel pour nous. Nous obtenons donc ce genre d'appui.

Je travaille maintenant avec les gens de Moose Jaw, de Saskatoon et de Regina — qui font bande à part pour l'instant, puisqu'ils se livrent une concurrence réciproque — en vue de regrouper ces trois villes étant donné que le terminal pourrait concerner toute la région. Nous sommes en voie de signer un protocole d'entente avec les trois villes pour préciser que nous allons tous travailler ensemble et fixer les modalités de la collaboration. En réponse à votre question, je viens de vous révéler qu'il y a effectivement des problèmes à l'échelle locale... de gros problèmes.

La ville d'Halifax était représentée à la réunion de Vancouver. Les gens là-bas sont très intéressés et nous sommes en communication permanente avec eux, tout comme avec les gens d'Hamilton, même si c'est difficile à croire. Cet été, dans les six mois où nous allons nous préparer au lancement de l'appel d'offres, nous allons devoir rencontrer chaque intervenant, chaque ville dans les Prairies où il y a un terminal à conteneurs et les administrations portuaires de Montréal et d'Halifax. Nous devons expliquer à tous ces gens ce que nous voulons faire et comment nous allons le faire pour qu'ils soient sympathiques à notre cause.

**Le sénateur Eyton :** Avec tout cela, je suppose que les gens seront conscients que certains vont gagner et d'autres perdre. C'est comme cela que ça se passe.

**Mr. McBain:** I am here to talk about what I consider to be the Moose Jaw advantage, but I recognize that at the end of the day we all believe that it is the Saskatchewan advantage, whether it is Moose Jaw, Regina or Saskatoon or some combination, we well recognize that it is a Saskatchewan advantage.

**Senator Eyton:** Picking up on the tri-city effort, one of you referred to a free-trade zone somehow encompassing all three cities. I am not aware of any similar free-trade zone. That is quite a lot of geography and with it I think quite a lot of complexity. Can you comment on where you think that will go?

**Mr. Williams:** I will know better in April when I go to Kansas City. I do not know whether our regulations would allow us to do it the same way, but Kansas City has multiple free-trade zones in the area, each maybe no bigger than a great big warehouse.

**Senator Eyton:** It was the idea of the three cities that caught my attention, because there is some separation between them. I am well aware of bonded warehouses and the like. Were you suggesting multiple bonded warehouses?

**Mr. Williams:** Yes.

**Senator Eyton:** Anybody can do that. You can do that in Winnipeg or anywhere.

**Mr. Campbell:** Senator, we have maybe de-emphasized here the fact that we have a massive flow from China to Chicago in one direction. Right now the drivers are the ocean shipping lines who own the marine containers, and their instructions to CN and CPR are to get back as soon as you can and reload. Saskatchewan, Manitoba and Alberta see all these empty containers returning, and Saskatchewan's whole history and its blood is export. We produce 1,000 times more than we can consume; we are a small population with a great productivity base. How can we capture those empty boxcars, hopper cars, container cars, and catch not the free ride but maybe some day be the front-haul and not just the back-haul? That is the other side, if you will, of the slingshot, and that is in part what drove AgriVision and others. We want to capture that. The railways, because of their instructions from the ocean shipping lines, cannot tolerate a lot of delays. Each of those players have opportunity costs. We think that properly managed Canadian shippers, Prairie shippers, can be at the right place at the right time, load the right product and the right equipment and take advantage of the return ship to Asia.

**M. McBain :** J'ai parlé de ce que je considère être comme l'avantage Moose Jaw, mais en fin de compte, nous estimons qu'il s'agit de l'avantage Saskatchewan, que ce soit à Moose Jaw, à Regina ou à Saskatoon, ou dans ces trois villes combinées, parce qu'en fin de compte, c'est la Saskatchewan qui présente un avantage.

**Le sénateur Eyton :** Parlons de l'effort collectif des trois villes. L'un de vous a parlé de zone franche qui engloberait les trois villes en question. Je me demande s'il existe une telle zone franche ailleurs, parce que celle-ci serait géographiquement très étendue et que sa réalisation pourrait être très complexe. Selon vous, où tout cela va-t-il aboutir?

**M. Williams :** J'en saurai davantage en avril, quand j'irai à Kansas City. Je ne sais pas si la réglementation canadienne nous permettra de faire la même chose, mais je peux vous dire qu'il existe plusieurs zones franches dans la région de Kansas City qui peuvent ne pas être plus grandes qu'un gros entrepôt de douane.

**Le sénateur Eyton :** C'est l'idée d'englober les trois villes qui a retenu mon attention, parce qu'elles sont tout de même assez distantes l'une de l'autre. Je suis au courant de ce qui se passe dans le cas des entrepôts sous douane, par exemple. Envisageriez-vous d'ouvrir plusieurs entrepôts de ce type?

**M. Williams :** Oui.

**Le sénateur Eyton :** Mais n'importe qui peut faire ça. On peut le faire à Winnipeg ou n'importe où ailleurs.

**M. Campbell :** Sénateur, nous n'avons peut-être pas suffisamment insisté sur le fait que nous avons à faire à un déversement massif de marchandises qui proviennent de Chine et qui sont destinées à Chicago, c'est-à-dire dans un seul sens. Pour l'instant, ce sont les compagnies de transport océaniques, qui possèdent les conteneurs maritimes, qui décident de tout et elles ont donné pour consignes au CN et au CP de ramener les conteneurs le plus tôt possible pour les charger de nouveau. La Saskatchewan, le Manitoba et l'Alberta voient donc passer tous ces conteneurs vides qui retournent à Vancouver, même si toute l'histoire de la Saskatchewan a été marquée par l'exportation. Nous produisons 1 000 fois plus que ce nous pouvons consommer; nous sommes une petite population dont la productivité est élevée. Nous pourrions nous servir de tous ces wagons vides — wagons couverts, wagons-trémies et wagons porte-conteneurs —, non pas pour resquiller, mais pour faire du transport aller plutôt que du simple transport retour. En quelque sorte, ce serait un renvoi d'ascenseur pour nous et c'est ce qui motive AgriVision et bien d'autres. Nous voulons profiter de ces conteneurs. Cependant, comme elles sont sous consignes des compagnies maritimes océaniques, les sociétés ferroviaires ne tolèrent pas d'importants retards. Il faut dire que chacun de ces acteurs calcule en termes de coûts de renonciation. Pour notre part, nous estimons que, moyennant une bonne gestion des activités, les expéditeurs canadiens, ceux des Prairies pourraient, au bon moment, charger les bons produits et le bon matériel dans ces conteneurs pour profiter du voyage retour des navires remettant le cap sur l'Asie.

**Mr. Williams:** I might add that it is interesting that the meat trade is the opposite: they go out of Saskatchewan full and come back empty. It is the reverse, and we are having trouble getting that system to work effectively for our packers.

**Senator Eyton:** We have heard from a number of voices that the railways that you said nice things about have in fact been part of the problem. I was going to leave that alone, except to note that there has been some criticism of the cooperation and the availability of railcars to service the terminals in a timely way.

I would like you to comment on something we heard this morning, that, particularly in Asia and perhaps in other places as well, Canada has a bad reputation, a terrible reputation, as an exporter, and more than any other factor it relates to reliability and shipment from Canada into those markets.

**Mr. Campbell:** That is a very good question, senator. In 1973-74 I was involved in representing the wheat growers of the Prairies. During that time, there were 170 days of labour management disruption in the Port of Vancouver, half a year. There were about 15 to 20 bargaining units, grading, inspection, railways, longshoremen, the Grain Workers Union, part of the United Food and Commercial Workers Union and the brewers. There were major issues, and it hurt us a lot. Fast forward to the 1980s and you see that the Port of Vancouver pulled together unions, shippers, railways and municipal leaders, and they became part of the trade team. They went to Hong Kong, to Shanghai, to Singapore. They did an enormous amount of work showing that Canada could be a united team. That helped tremendously. Then less than two years ago we had what some call the wildcat of independent truckers here in Vancouver that caused another major disruption. In the view of the Chinese, the Japanese and others, Canada did not respond in a timely, meaningful way, so our reputation was hurt again. It is an ongoing issue. We need to be always vigilant on that. We need better systems.

The Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative has a consultative process between those truckers and the BC Maritime Employers Association. We have WESTAC, the Western Transportation Advisory Council, which brings groups together. We have the Greater Vancouver Regional District round table on transportation bringing people together. We do have a lot of mechanisms in place, but our reputation could always be better.

**The Chairman:** Thank you very much again for your presentations today, and we wish you the best of luck.

Our next witnesses are from the Greater Vancouver Gateway Council, Mr. Bob Wilds, and from the Asia Pacific Foundation of Canada, Mr. Paul Evans. We welcome you to our committee.

**M. Williams :** Il est intéressant de remarquer que la réalité est inverse dans le cas de la viande, puisque celle-ci quitte la Saskatchewan à bord de conteneurs qui reviennent à vide. C'est donc l'inverse et nous avons de la difficulté à trouver un système efficace pour nos conditionneurs.

**Le sénateur Eyton :** Plusieurs nous ont déclaré que les compagnies ferroviaires, à propos desquelles vous avez dit du bien, sont en fait une partie du problème. Je n'allais pas en parler, si ce n'est pour mentionner que la collaboration des chemins de fer, qui ne débloquent pas leurs wagons pour desservir les terminaux assez vite, ont été la cible de certaines critiques.

J'aimerais que vous réagissiez à une chose qui nous a été dite ce matin, à savoir qu'en Asie, mais peut-être aussi ailleurs dans le monde, le Canada a mauvaise réputation, en fait une réputation terrible en tant qu'exportateur surtout et avant tout à cause d'un problème de fiabilité et de difficultés d'expédition à partir du Canada.

**M. Campbell :** Voilà une excellente question, sénateur. En 1973-1974, je représentais les producteurs de blé des Prairies. À cette époque, nous avons connu 170 jours de conflit de travail dans le port de Vancouver, c'est-à-dire presque six mois. Ces perturbations ont tourné entre 15 à 20 unités de négociation, les inspecteurs, les trieurs, les employés de chemin de fer, les dockers, les gens de la Grain Workers Union, qui font partie des TUAC Canada, et les employés des brasseurs. Tout cela a été très grave et nous a fait énormément de torts. Quelque temps plus tard, dans les années 1980, le port de Vancouver a réussi à mobiliser les syndicats, les expéditeurs, les compagnies ferroviaires et les responsables municipaux pour qu'ils fassent partie d'une équipe de promotion commerciale qui est allée à Hong Kong, à Shanghai et à Singapour. Ils ont fait un énorme travail là-bas et ont montré que le Canada est capable de mettre sur pied une équipe unie. Cela nous a beaucoup aidé. Malheureusement, moins de deux ans plus tard, il y a eu ce qu'on a appelé la grève sauvage des routiers indépendants, ici à Vancouver, qui a occasionné une nouvelle perturbation majeure. Les Chinois, les Japonais et les autres ont estimé que le Canada n'avait pas réagi assez vite ni assez efficacement, ce qui a de nouveau porté atteinte à sa réputation. Ça n'arrête pas. Il va falloir que nous nous montrions plus vigilants à cet égard. Il nous faut améliorer les systèmes.

L'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique comporte un volet consultation qui s'adresse à ces camionneurs et à la Maritime Employers Association de la Colombie-Britannique. C'est WESTAC, le Western Transportation Advisory Council, qui a mis ces groupes sur pied. Il y a aussi le Greater Vancouver Regional District qui a lancé une table ronde réunissant différents intervenants dans le domaine du transport. Il existe déjà beaucoup de mécanismes, mais notre réputation pourrait être meilleure.

**La présidente :** Encore une fois, merci beaucoup pour vos exposés et permettez-nous de vous souhaiter bonne chance.

Nos témoins suivants sont Bob Wilds, qui représente le Greater Vancouver Gateway Council, et Paul Evans de la Fondation Asie Pacifique du Canada. Bienvenue au comité, messieurs.

**Bob Wilds, Managing Director, Greater Vancouver Gateway Council:** Thank you very much for the opportunity to appear before you today to present our views on Canada's intermodal transportation system, which is so critical to the success of our gateway. Our council represents the interests of the major transportation service providers in this region, including the Vancouver, Fraser River and North Fraser River port authorities; Vancouver International Airport; Canadian National, Canadian Pacific Railway, Burlington Northern Santa Fe Railway, and Southern Railway of British Columbia; the Greater Vancouver Transportation Authority; BC Wharf Operators' Association; the BC Maritime Employers Association; BC Ferries; the Railway Association of Canada; the BC Trucking Association; and the Centre for Transportation Studies at the Sauder School of Business at the University of British Columbia. We have all modes represented in our group. We also have a large associate membership that includes the four western provinces; Transport Canada; a number of business organizations, including the Asia Pacific Foundation; the Western Transportation Advisory Council, WESTAC; and the regional government, the Greater Vancouver Regional District or GVRD.

We published a vision document in 1999, and I have provided copies for you, in which we established a vision of becoming the gateway of choice for North America. We were hoping to do that by ensuring that we provide cost-effective and efficient multimodal transshipment of cargo and movement of passengers within and through this region. In order for this gateway to accomplish that vision, we designed a major commercial transportation system for this region that was intended to address the major traffic congestion that had developed as a result of the lack of infrastructure investments by all levels of government. Our proposed system was intended to make the maximized use of the existing system by 24-hour-a-day, seven-day-a-week operations. It called for rail improvements for rail movements that were free of road constraints, expanding the use of our waterways, increasing rail capacity, major road investments, and increasing passenger rail capacity in the region. We are pleased to see that what we had proposed has for the most part become the infrastructure program included in the Regional Transportation Authority, the Province of B.C. and the federal government's Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative.

We also identified a number of policy and regulatory issues that had to be addressed if we were to meet our full potential as a gateway. We advocated for new Open Skies agreements between Canada and other countries, the establishment of foreign trade zones, and improved services for passengers and cargo at our airport and sea ports that would generate new economic growth, jobs and tax revenues. We also proposed tax exempt bond

**Bob Wilds, administrateur délégué, Greater Vancouver Gateway Council :** Merci beaucoup de nous avoir invités à vous faire part de notre point de vue sur le système canadien de transport intermodal qui joue un rôle essentiel dans le succès de notre porte d'entrée. Notre conseil représente les intérêts des principaux fournisseurs de services de transport de la région, notamment : les administrations portuaires de Vancouver, de Fraser River et de North Fraser; l'Aéroport international de Vancouver; le Canadien National, le Canadien Pacifique, les Chemins de fer Burlington Northern Santa Fe et le Southern Railway of British Columbia; la Greater Vancouver Transportation Authority; la BC Wharf Operators' Association; la BC Maritime Employers Association; BC Ferries; l'Association des chemins de fer du Canada; la BC Trucking Association; et le centre des études en transport de la Sauder School of Business de l'Université de Colombie-Britannique. Tous les modes de transport sont représentés au sein de notre groupe. Nous comptons également un grand nombre de membres associés, y compris les quatre provinces de l'Ouest, Transports Canada, un certain nombre d'organisations de gens d'affaires, dont la Fondation Asie-Pacifique, le Western Transportation Advisory Council, WESTAC et le gouvernement régional, soit le Greater Vancouver Regional District.

En 1999, nous avons publié un document énonçant notre de vision — dont nous avons fait remettre des exemplaires —, dans lequel nous présentons nos plans pour que la porte d'entrée de Vancouver devienne le premier choix de l'Amérique du Nord. Nous espérons y parvenir en offrant un service de transbordement de fret multimodal ainsi que des mouvements de passagers rentables et efficaces, que la région soit simplement un site de transit ou un point de départ et de destination. Pour réaliser cette vision de la porte d'entrée, nous avons imaginé un vaste système de transport commercial pour la région, afin de régler des gros problèmes de congestion routière qui sont le résultat d'un manque d'investissement dans les infrastructures, de la part de tous les ordres de gouvernement. Ce système était destiné à maximiser l'exploitation du réseau actuel en assurant des opérations 24 heures sur 24 et sept jours sur sept. Pour cela, nous avons réclamé un certain nombre de choses : des améliorations du côté des chemins de fer afin que le mouvement des trains ne soit plus ralenti par une cohabitation contraignante avec le réseau routier; un recours accru aux voies maritimes; l'amélioration de la capacité des chemins de fer; des investissements majeurs dans le réseau routier et une amélioration de la capacité de transport passagers par train dans la région. Nous sommes heureux de constater que la plupart de nos propositions ont été reprises dans le programme des infrastructures de la Regional Transportation Authority, de la province de la Colombie-Britannique ainsi que de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique du gouvernement fédéral.

Nous avons également dégagé un certain nombre de problèmes d'ordre politique et réglementaire qu'il fallait régler si nous voulions réaliser le plein potentiel de la porte d'entrée. C'est ainsi que nous avons réclamé la signature d'autres accords ciel ouvert entre le Canada et d'autres pays, la création de zones franches étrangères et l'amélioration des services passagers et fret dans nos aéroports et nos ports de mer afin de stimuler la croissance

financing for transportation infrastructure, reinvestment of a portion of transportation taxes in transportation infrastructure, and a long-term national transportation infrastructure investment program.

Based on our published 2003 economic impact study, this gateway generated wealth and jobs for the region, the province and Canada. We had annual payrolls of some \$3.6 billion, paid some \$3 billion in taxes every year to the three levels of government, and the total economic output was \$10 billion. We generated some 75,000 direct jobs; and total direct and indirect and induced employment amounted to 139,000 jobs, generating \$8.4 billion in GDP and \$19 billion in economic output in British Columbia. Other Western provinces also benefited, with 4,400 direct and 2,000 indirect jobs, generating an additional \$252 million in GDP and \$377 billion in economic output as a result of the gateway.

Canada is a trading nation, and we must seize upon the opportunity that has been presented to us by the growth of trade with the Asia Pacific region. Transportation service providers in our gateway have been investing hundreds of millions of dollars in new and expanded infrastructure and equipment to participate in this growth. Our regional transportation authority, provincial government, and federal government have, as I mentioned earlier, announced infrastructure projects consistent with what we have been proposing. However, we are very concerned with the speed with which they are being implemented. We seem to lack a sense of urgency that does exist in other jurisdictions, such as China. For example, it has taken three years to obtain environmental approval for a single new berth at our Deltaport, while Shanghai built an entirely new terminal equivalent to the entire capacity of Canada's container terminals, including a 32-kilometre, six-lane road, in a three-year period. We are very concerned about the length of time it will take to achieve environmental approval for the second terminal at Deltaport if past experience is any indication, and that terminal is essential to our ability to meet projected container growth. We are not advocating for adopting the approval process used in China, but we do believe that significant improvements in our process could be achieved with a truly harmonized process with the provincial government and with specified timelines.

Other areas that we believe must be addressed include the following: We think there is a need for a national transportation policy that recognizes the importance of transportation to the

économique, la création d'emploi et l'assiette fiscale. Nous avons aussi proposé d'émettre des obligations exemptes d'impôt en vue de financer les infrastructures de transport, de réinvestir une partie de la taxe des transports dans les infrastructures de transport, et de mettre en œuvre un programme national durable d'investissement dans les infrastructures de transport.

Nous indiquons dans notre étude de l'incidence économique publiée en 2003 que la porte d'entrée a créé des richesses et des emplois pour la région, pour la province et pour le Canada. Cette année-là, la masse salariale moyenne annuelle était de quelque 3,6 milliards de dollars, 3 milliards de dollars allaient en taxes et en impôts chaque année au trois paliers de gouvernement et la contribution économique totale de la Porte a été de 10 milliards de dollars. Nous avons créé quelque 75 000 emplois directs et indirects ainsi que 139 000 emplois induits, ce qui représente 8,4 milliards de dollars en PBI et 19 milliards de dollars en activités économiques en Colombie-Britannique. Les autres provinces de l'Ouest ont également bénéficié de ces activités, avec 4 400 nouveaux emplois directs et 2 000 emplois indirects, une contribution supplémentaire au PIB de 252 millions de dollars et une contribution à l'activité économique de 377 millions de dollars, tout cela, je le rappelle grâce à la porte d'entrée.

Le Canada est une nation commerçante qui se doit de sauter sur les occasions qui s'offrent à lui d'augmenter son niveau d'échanges avec la région Asie-Pacifique. Les fournisseurs de services de transport de notre Porte d'entrée ont investi des centaines de millions de dollars dans des infrastructures et du matériel, neuf ou additionnel, afin de participer à cette croissance. Notre régie régionale des transports, le gouvernement provincial et le gouvernement fédéral ont, comme je le disais tout à l'heure, annoncé des projets d'infrastructure qui vont dans le sens de ceux que nous avons proposés. Toutefois, nous sommes très préoccupés par la lenteur avec laquelle ils sont mis en œuvre. On dirait que nous n'avons pas, au Canada, le même sens de l'urgence que celui constaté dans d'autres pays, comme la Chine. Par exemple, il a fallu trois ans pour obtenir une approbation au point de vue environnemental pour un simple poste de mouillage au DeltaPort, tandis que Shanghai, pendant ce temps, a construit un tout nouveau terminal dont la capacité est équivalente à celle de tous les terminaux de conteneur au Canada, en plus d'un tronçon d'autoroute à six voies de 32 kilomètres. Si le passé est garant de l'avenir, il y a lieu de s'inquiéter du temps qu'il faudra pour obtenir les autorisations environnementales nécessaires afin de construire le deuxième terminal de DeltaPort, étant donné que celui-ci sera essentiel pour nous permettre de profiter de la croissance prévue dans le domaine du transport de conteneurs. Nous ne recommandons pas d'adopter le processus d'approbation environnementale en vigueur en Chine, mais nous pensons qu'il va falloir apporter de véritables améliorations à nos procédures si nous voulons, en collaboration avec le gouvernement provincial, parvenir à mettre en place un processus harmonisé dans les délais précisés.

Voici les autres aspects qu'il faudra régler, selon nous. Nous estimons qu'il faut adopter une politique nationale des transports reconnaissant l'importance des transports pour l'économie

Canadian economy and that focuses on the health and performance of our national system and monitors and measures performance to ensure that the transportation system is operating efficiently.

We need long-term funding from the federal government that will address the needs for infrastructure and transit in metropolitan areas, especially those that are major gateways. Growing gridlock must be addressed if we are to remain competitive.

We need amendments to the capital cost allowance rules for railways and the trucking industry. An incentive-style system would allow transportation service providers to depreciate equipment more rapidly. This would address the current imbalance with the United States, which has a more aggressive capital cost allowance regime. A more competitive capital cost allowance system would encourage transportation companies to purchase new equipment, such as rail rolling stock and more emission-friendly trucks.

We also need labour stability that will allow for reliable transportation services without concern for disruptions. The current situation would only be further eroded with the passage of Bill C-236, which would preclude the use of replacement workers during a labour dispute.

We need leadership in breaking down the silo approach to resolving transportation issues where the various service providers only address issues from their own perspective.

We also need to ensure that security measures implemented are consistent with requirements established by the United States, our largest trading partner.

We need federal government investment in all modes of transportation. We are pleased with the recent announcement of \$50 million for addressing level crossings along our Roberts Bank Railway Corridor, which will assist in addressing traffic delays associated with increased rail traffic along this corridor. We believe this is an excellent example of multi-party involvement and investment in solutions and that this mode should be used for other transportation issues.

There is also a need for regulatory stability. Recommendations for amendments to the Canada Transportation Act and the Canada Marine Act have been outstanding for extended periods of time, and the industry remains uncertain as to what, if any, amendments will be implemented. This uncertainty negatively impacts decisions about capital investments.

canadienne, politique qui visera à favoriser la santé et la performance de notre système national et qui prévoira le contrôle et l'évaluation de sa performance pour s'assurer que le système est efficace.

Il nous faut un financement à long terme de la part du gouvernement fédéral pour répondre aux besoins des régions métropolitaines sur le plan des infrastructures et du transport en commun, surtout dans les régions où l'on trouve d'importantes portes d'entrée. Si nous voulons demeurer compétitifs, il nous faudra régler le problème de la saturation des réseaux routiers.

Nous devons aussi améliorer les règles d'amortissement fiscal applicables aux chemins de fer et à l'industrie du camionnage. Moyennant certains incitatifs, les fournisseurs de services de transport pourraient amortir plus rapidement leur matériel. Ce faisant, nous pourrions rétablir l'actuel déséquilibre que nous avons par rapport aux États-Unis qui dispose d'un régime de déduction pour amortissement bien plus agressif que le nôtre. Un système d'amortissement fiscal plus compétitif inciterait les entreprises de transport à acheter du nouveau matériel, comme du matériel roulant ainsi que des camions moins polluants.

Nous devons aussi viser la paix industrielle qui est garante de régularité dans les services de transport par l'élimination des perturbations de travail. La situation actuelle risquerait d'être aggravée si le projet de loi C-236 devait être adopté, étant donné que celui-ci vise à interdire le recours à des travailleurs de remplacement en cas de grève.

Nous allons devoir faire preuve de leadership pour modifier l'approche traditionnelle selon laquelle les différents fournisseurs de services ne s'intéressent qu'aux problèmes qui les concernent directement.

Il faudra aussi veiller à ce que les mesures de sécurité mises en place soient conformes aux exigences des États-Unis qui sont notre plus important partenaire commercial.

Il faut que le gouvernement fédéral investisse dans tous les modes de transport. Nous nous sommes réjouis de la récente annonce d'un investissement de 50 millions de dollars pour régler les problèmes de passage à niveau dans le corridor ferroviaire du port Roberts Bank, ce qui permettra dès lors de réduire les délais associés à une augmentation du trafic ferroviaire dans ce corridor. Nous pensons qu'il s'agit-là d'un excellent exemple de participation et de financement multipartite qui devrait servir d'inspiration pour les autres modes de transport.

Et puis, il faut instaurer la stabilité sur le plan réglementaire. Il y a longtemps déjà qu'on aurait dû appliquer les amendements à la Loi sur les transports au Canada et à la Loi maritime du Canada, qui avaient été recommandés pour allonger les délais. L'industrie ne sait encore pas si des amendements vont être mis en œuvre, ni de quoi il s'agira. Tout cela n'est pas sans avoir des répercussions négatives sur les décisions d'investissement en capital.



We support the integration of the three ports in this region. We believe integration will provide improvements such as more effective competition for Asia Pacific trade, simplify promotion of the region to foreign audiences, and allow for improved land development.

While we are mindful of your focus on the container sector, the need to service bulk and break bulk cargoes that represent the majority of tonnage moving through our port systems must not be overlooked. In addressing the growth in container traffic, particularly with respect to rail, we must remember that the bulk and break bulk commodities are almost entirely dependent upon rail, and they, too, are projected to grow in volume over the next ten to 15 years.

We hope that we have provided you with some examples of areas that require attention if Canada's intermodal transportation system is to be competitive. We would be happy to try and answer any questions that you might have.

**Paul Evans, Co-CEO, Asia Pacific Foundation of Canada:**

I very much appreciate the opportunity to appear before the committee this afternoon, and it is a double pleasure to be able to do so in my own time zone without jet lag.

The Asia Pacific Foundation of Canada was created by an act of Parliament in 1984. Funded by the federal and provincial governments and the private sector, it aims to improve Canadian public understanding of Asia and to serve as a resource for Canadians in making policy choices about how to respond to and influence the enormous changes that are happening across the Pacific. The foundation does not specialize in transportation studies per se, but it has had a special interest over the past two years in the Pacific Gateway concept. From our perspective, gateway and corridor initiatives are largely about expanding our integration into global supply changes and logistic systems that more deeply connect North America to Asia, and, in particular, Canada to Asia. We are about Canada-Asia relations, and we think that a gateway is fundamentally about Canada-Asia relations in addition to being a global issue.

Our activities at the foundation with reference to the gateway have taken four forms. First, we have commissioned about a dozen studies on different gateway subjects that are at various stages of completion. Last week we released an analysis of the Atlantic Gateway, our analysis of the strategy that is unfolding in Atlantic Canada and how that connects into what we see as a national program that needs to be developed. I will circulate

Nous sommes favorables à l'intégration des trois ports de la région. Nous pensons que celle-ci permettrait d'améliorer certains aspects comme la concurrence dans les échanges avec l'Asie-Pacifique, qu'elle simplifierait la promotion de la région auprès d'auditoires étrangers et permettrait d'améliorer l'aménagement des terres.

Sans perdre de vue votre priorité, qui est le secteur des conteneurs, il ne faudrait pas négliger le transport de marchandises en vrac et de marchandises diverses qui représente l'essentiel du tonnage passant par nos ports. S'agissant de la progression du trafic de conteneurs, surtout en ce qui concerne les chemins de fer, nous ne devons pas oublier que l'acheminement des marchandises en vrac et des marchandises diverses dépend presque entièrement des chemins de fer et qu'il est prévu que les volumes de ces marchandises ne vont cesser d'augmenter dans les 10 à 15 prochaines années.

Nous espérons vous avoir donné quelques exemples de secteurs auxquels nous allons devoir nous intéresser si nous voulons que le système canadien de transport intermodal soit concurrentiel. Nous serons maintenant heureux d'essayer de répondre à vos éventuelles questions.

**Paul Evans, coprésident-directeur général, Fondation Asie Pacifique du Canada :** J'apprécie beaucoup l'occasion qui m'est donnée de rencontrer le comité cet après-midi, et j'en suis d'autant plus heureux que tout cela se passe dans ma zone horaire sans que j'aie à subir de décalage horaire.

La Fondation Asie Pacifique du Canada a été créée par une loi du Parlement en 1984. La Fondation, qui est financée par les gouvernements fédéral et provinciaux de même que par le secteur privé, a pour mission de faire mieux connaître l'Asie au Canada et d'être une ressource sur laquelle les Canadiens peuvent s'appuyer pour décider des politiques qu'ils vont appliquer pour réagir aux énormes changements qui sont en train de se produire de l'autre côté du Pacifique, et pour essayer et de les infléchir. La Fondation n'est pas spécialisée dans la réalisation d'études dans le domaine du transport, mais depuis deux ans, elle s'intéresse de près au concept de la porte d'entrée du Pacifique. Nous estimons, pour notre part, que les initiatives concernant la porte d'entrée et le corridor doivent essentiellement nous permettre de favoriser notre participation aux systèmes d'échanges et de logistique internationaux qui visent à resserrer les liens entre l'Amérique du Nord et l'Asie, plus particulièrement entre le Canada et le continent asiatique. Nous nous intéressons donc aux relations entre le Canada et l'Asie et estimons que la porte d'entrée est un élément essentiel de ces relations, étant entendu qu'elle a également une dimension internationale.

Nous avons entrepris quatre types d'activités relativement à la porte d'entrée. Premièrement, nous avons commandé une dizaine d'études sur des sujets concernant la porte d'entrée, études qui en sont à différentes étapes. La semaine dernière, nous avons publié une analyse sur la porte d'entrée de l'Atlantique, plus précisément en ce qui concerne la stratégie mise en œuvre dans le Canada atlantique ainsi que le lien entre cette stratégie et ce que nous

copies of the report we released last week in Halifax to all members of the committee. Some of our other studies are looking at a green gateway and issues around sustainability and environment as they affect a gateway strategy. We are doing other studies on cultural industries as part of a gateway initiative. We are doing work on transnational migration and business linkages related to gateway, including tourism. We are doing a new study on building an e-platform for stakeholder collaboration among private sector players in transportation gateways.

Second, the foundation has commissioned several surveys, including one focusing on the Chinese strategies of about 1,000 members of the Canadian Manufacturers & Exporters and a national poll on attitudes towards the competitive challenge posed by Asia and how to respond to it.

Third, we have convened a series of meetings with experts, government officials, business leaders, and community representatives in seven Canadian cities over the last year stretching from Vancouver to Halifax to get a sense of what both the enthusiasts and some of the critics are saying about gateways and the transportation systems that lay beyond them.

Finally, we have been trying to communicate some of our findings about gateway from our studies and from our conversations across the country through the media and through several speeches. We have given 20 different speeches in Canada, the U.S., Mexico, Japan, India, China and Hong Kong about gateway and we have been getting some preliminary reactions not only across our country but in some of the countries that will be partners in deeper gateway activities.

As part of our communication on gateway we wanted to hear what the younger generation is thinking about gateway. We commissioned a poster competition for high school students in British Columbia and asked them give us their visions of what a Pacific Gateway looked like. We had 280 applications. You will see some of their submissions in the materials you have and I have brought one in particular about containers to show you. We think gateway is attracting enormous attention, generally positive attention, including from some of our next-generation thinkers.

Based on these activities, I come with two ideas today for the committee. The first is embodied in the slogan that we are now using at the foundation to describe gateway: Think big and quickly, think nationally in an intercontinental context, and think

estimons être le programme national qu'il faudra élaborer. Je vais distribuer à tous les membres du comité des exemplaires du rapport que nous avons rendu public la semaine dernière à Halifax. Certaines de nos autres études portent sur la protection de l'environnement et sur la durabilité du projet, en regard de la stratégie retenue pour la porte d'entrée. Nous effectuons aussi des études sur les industries culturelles. Nous étudions le phénomène de migration transnationale ainsi que les liens commerciaux, toujours par rapport à la porte d'entrée, y compris en ce qui concerne le tourisme. Nous effectuons une nouvelle étude sur la création d'une plate-forme électronique destinée à favoriser la collaboration des partenaires du secteur privé dans des entreprises du type porte d'entrée.

Deuxièmement, la Fondation a commandé plusieurs enquêtes notamment une qui porte sur les stratégies adoptées par un millier de membres environ de Manufacturiers et exportateurs du Canada en ce qui concerne la Chine, et un sondage national sur les attitudes face aux défis compétitifs que pose l'Asie et sur la façon d'y répondre.

Troisièmement, au cours de la dernière année, nous avons organisé une série de réunions auxquelles nous avons convié des experts, des hauts fonctionnaires, des chefs d'entreprise et des représentants de la société civile de sept villes canadiennes, de Vancouver à Halifax, afin de nous faire une idée de ce que disent les enthousiastes et certains critiques au sujet de la porte d'entrée et des systèmes de transport qui s'y rattachent.

Quatrièmement, nous essayons de communiquer —, par le truchement des médias et dans les nombreux discours que nous prononçons — certaines des constatations que nous avons tirées au sujet de la porte d'entrée à partir de nos études et de nos conversations un peu partout au Canada. C'est ainsi que nous avons donné 20 discours au Canada, aux États-Unis, au Mexique, au Japon, en Inde, en Chine et à Hong Kong sur la question de la porte d'entrée, et nous avons recueilli quelques réactions préliminaires, non seulement au Canada, mais aussi dans d'autres pays qui seront les partenaires éloignés de la porte d'entrée.

Dans le cadre de nos échanges sur le thème de la porte d'entrée, nous voulions savoir ce que la jeune génération pense de cette entreprise. Nous avons donc lancé un concours d'affiche s'adressant aux élèves du secondaire de la Colombie-Britannique à qui nous avons demandé d'exprimer leur vision au sujet de la porte du Pacifique. Nous avons reçu 280 affiches dont certaines ont été reproduites dans la documentation qui vous est destinée; j'en ai apporté une qui concerne plus particulièrement les conteneurs, pour vous la montrer. Nous estimons que la porte d'entrée mobilise énormément d'attention, une attention généralement positive, notamment chez ceux et celles qui formeront l'élite intellectuelle de la prochaine génération.

À partir de toutes ces activités, je viens soumettre deux idées forces au comité. La première est exprimée par le slogan que nous employons maintenant à la Fondation pour décrire la porte d'entrée, et que l'on pourrait traduire ainsi : « Pensez grand et

comprehensively. You have been hearing about thinking big for some time at this committee, and what we add is that thinking big is not only about a response to the immediate capacity crunch facing our ports and our rail and road corridors, as Mr. Wilds noted, but also about thinking about gateway in the context of the huge shift in global markets and production systems. Many of these shifts focused on Asia and a global China that is not just entering the world economy but transforming the world economy. Thinking about the size of ports in China and the competitive challenge posed by China and an integrated Asia is the background to gateway discussions and the urgency in them.

Thinking nationally refers to a strategy that extends beyond the West Coast, beyond Vancouver and Prince Rupert into Western Canada, but our conception of an efficient gateway and corridor strategy is that it must include other parts of Western Canada, it must include Ontario and Quebec, and it must include Atlantic Canada. Our publications and our meetings have tried to speak about gateway on a national basis, not just for political reasons but because an efficient system and attracting the resources we need will require a full, national engagement.

Finally, we are thinking comprehensively about gateway. Our work has been a little different than some of the other presentations you have heard in that we feel that an integrated transportation system is essential to a gateway, but it is not the full conception of a gateway. The human resources that will be necessary to make the system work have to be examined, and we feel that on labour and human resource issues, for example, it is not just a matter of dealing with labour shortages, labour union issues, and the labour skill shortage that we have to address. We feel gateway is also about high-end capacity, the logistics managers who will be needed, the university-based research on transportation, and integration with Asia. These need to be part of a comprehensive approach to gateway. The human dimension is just as important as the physical dimension of the infrastructure and will include next-generation educational exchanges with Asian institutions, tourism and migration.

The second message I bring today is that getting and retaining public support for gateway activities will be a challenge. Many of our transportation experts and our business people are excited by the prospect of gateway, containerization, and much bigger and more efficient transportation systems. Our governments

vite, pensez national dans un contexte intercontinental et pensez global ». Le fait de raisonner grand n'est pas nouveau pour ce comité, puisqu'on vous en parle depuis un certain temps déjà, mais j'ajouterais qu'il faut penser ainsi non seulement pour trouver une réponse à la crise de capacité à laquelle nos ports sont confrontés, ainsi que nos corridors ferroviaires et routiers, comme M. Wilds l'a indiqué, mais aussi en ce qui concerne la porte d'entrée au vu de l'énorme bouleversement constaté sur les marchés mondiaux et dans les systèmes de production. Un grand nombre de ces bouleversements sont survenus en Asie et dans une Chine mondialisée qui ne se contente pas d'arriver sur l'économie mondiale, mais qui est en train de la transformer. Nos discussions et l'urgence d'agir ont pour toile de fond la taille des ports chinois ainsi que les défis que la Chine et une Asie intégrées nous posent sur le plan de la compétitivité.

Qui dit penser « national » dit adopter une stratégie qui va au-delà de la côte ouest, au-delà de Vancouver et de Prince Rupert pour s'étendre à l'ensemble de l'Ouest canadien, mais nous allons même plus loin puisque, selon nous, l'efficacité de la stratégie concernant la porte d'entrée et le corridor dépendra de la participation du reste de l'Ouest canadien de même que de l'Ontario et du Québec et du Canada atlantique. Dans nos publications et lors de nos réunions, nous nous sommes efforcés de présenter cette idée d'une porte d'entrée d'ampleur nationale, pas uniquement pour des motifs politiques, mais aussi pour parvenir à un système efficace susceptible d'attirer les ressources dont nous aurons besoin, puisque cela nécessitera un engagement véritablement national.

Enfin, il faut aussi raisonner de façon globale à propos de la porte d'entrée. Notre travail diffère un peu de ce qui vous a été présenté dans les exposés précédents, en ce sens que nous avons l'impression qu'un système de transport intégré, s'il est essentiel à la réalisation d'une porte d'entrée, n'en constitue pas l'alpha et l'oméga. Il va falloir tenir compte de la dimension ressources humaines pour faire fonctionner le système et, s'agissant de questions de main-d'œuvre par exemple, nous croyons qu'il ne sera pas simplement question de faire face à des pénuries, à des problèmes de relations industrielles ou à des problèmes de défaut de compétences. Dans le cas de la porte d'entrée, nous aurons besoin de spécialistes en logistique, de chercheurs universitaires s'intéressant au domaine des transports et de spécialistes de l'intégration avec l'Asie, autant de postes haut de gamme. Tout cela devra faire partie d'une approche globale à la porte d'entrée. La dimension humaine est toute aussi importante que la dimension physique, constituée par les infrastructures, et il faudra intégrer les programmes d'échange pour enseignants-étudiants de la prochaine génération en liaison avec les institutions asiatiques, sans oublier les aspects tourisme et immigration.

La deuxième chose que je voulais vous dire aujourd'hui, c'est qu'il sera délicat de parvenir à mobiliser et à entretenir l'appui de la population autour des activités de la porte d'entrée. Nombre de spécialistes des transports et de gens d'affaires sont emballés par les possibilités qu'offrent la porte d'entrée, la conteneurisation

at multiple levels are becoming more active. For many of our generation, gateway — a Pacific Gateway and an Atlantic Gateway to Asia — is what the St. Lawrence Seaway project was to an earlier generation: a chance to use a big infrastructure project to restructure the Canadian economy and to change the mental map of Canadians about who we are, how we produce, and with whom we trade.

That is on the positive side, but I think that we also need to be aware that there are some concerns about gateway, about the kind of image of business and our future that lies behind it. The containers that are the symbol of gateways and of the new trans-Pacific trade and global supply chains are not seen as positive by some people. There are practical reasons for this. Some cannot get access to those containers. We heard mention of that a few minutes ago. In our meetings across the Prairies the point was raised that a container is great, but how are we going to get on it? There are congestion issues in parts of British Columbia. There are problems of inconvenience to individuals whose communities are divided by rail lines which are hard for them to get across in the middle of the day as our container traffic increases. There are environmental issues. There is resistance to gateway in some places and this bigger vision behind it because of real economic issues. To those of us in Western Canada, Gateway and containers are good news; they mean lower-priced imports from Asia and a higher-priced, better, more effective way of shipping our products to Asia. However, where we have done polling and meetings in Ontario and Quebec, the picture is a little bit more complicated: the containers symbolize lower-cost imports into the region and are loved for that reason, but in other ways people see containers as a threat to jobs, as a way of changing the economic competitiveness of their regions and, at the end of the day, as a symbol of a change in quality of life and lifestyle. Those containers symbolize globalization, and not everyone reacts to that in a positive way.

Let me conclude by saying that we think there are responses to those concerns about gateway, but they will depend, first, on new metrics that show how container traffic benefits the communities through which containers pass, not only that it provides national benefits. How do we measure local benefits? Second, it will depend on how much we will be able to encourage new secondary industries to take advantage of new transportation systems. Third is having a green strategy, not only in some of the things we are already doing in our gateway and corridor initiatives but also how we will brand and create an image for

et des réseaux de transport plus importants et plus efficaces. Tous les ordres de gouvernement interviennent plus activement dans ce dossier. Pour bien des gens de notre génération, la porte d'entrée — que ce soit celle du Pacifique ou celle de l'Atlantique vers l'Asie — équivaut au projet de construction de la voie maritime du Saint-Laurent pour une génération qui nous a précédés, puisqu'elle nous donne la possibilité de nous appuyer sur un vaste projet d'infrastructures afin de restructurer l'économie canadienne et de changer les perceptions que les Canadiens ont d'eux-mêmes, de leur production et de leur participation aux échanges internationaux.

Ça, c'est le côté positif, mais nous ne devons pas perdre de vue que certains sont préoccupés par le genre d'image commerciale que nous projetons et par l'avenir qui se dessine derrière cette entreprise. Certains ne voient pas d'un bon œil les conteneurs qui sont le symbole même des portes d'entrée ainsi que du nouveau type d'échanges transpacifiques et des chaînes d'approvisionnement mondiales. Il y a des raisons pratiques à cela. Certains ne peuvent pas avoir accès aux conteneurs, comme on vous l'a dit tout à l'heure. À la faveur de nos réunions un peu partout dans les Prairies, on nous a dit que les conteneurs c'est bien, à condition de pouvoir mettre la main dessus. Et puis, il y a les problèmes d'embouteillage en Colombie-Britannique. Certaines collectivités sont coupées en deux par des voies ferrées, ce qui gêne beaucoup les résidents quand ils doivent passer d'un côté ou de l'autre durant la journée étant donné que le trafic de conteneurs augmente. Il y a aussi les problèmes d'ordre environnemental. Dans certains endroits au Canada, les gens ne sont pas vraiment favorables à la porte d'entrée et ils résistent à l'idée de l'agrandir à cause de véritables problèmes d'ordre économique. Ceux qui résident dans l'Ouest du Canada estiment que la porte d'entrée et les conteneurs ne sont que des bonnes nouvelles, puisqu'ils permettent de réduire le prix des importations en provenance d'Asie et d'acheminer plus efficacement nos produits plus coûteux vers l'Asie. Toutefois, partout où nous avons fait des sondages et organisé des réunions en Ontario et au Québec, nous nous sommes rendu compte que la perception n'est pas aussi bonne : pour les résidents de ces provinces, les conteneurs sont le symbole d'importations à bas prix dans leur région, ce qui est intéressant, si ce n'est que certains y voient un risque pour leurs emplois, une modification des règles de la concurrence économique dans leur région et, au bout du compte, un changement de qualité de vie et de mode de vie. Ces conteneurs symbolisent la mondialisation et il faut bien dire que tout le monde ne réagit pas positivement à l'évolution des choses.

Pour conclure, laissez-moi vous dire que, selon nous, il existe des réponses à toutes ces préoccupations exprimées au sujet de la porte d'entrée, mais que celles-ci dépendront, d'abord, de nouvelles statistiques montrant que le trafic de conteneurs bénéficie aux collectivités qui les voient passer et que les avantages ne se limiteront pas au seul plan national. Il faudra donc mesurer ces retombées à l'échelle locale. Deuxièmement, la réponse dépendra de la mesure dans laquelle nous parviendrons à inciter les nouvelles industries du secteur secondaire à se doter de nouveaux systèmes de transport. Troisièmement, il faudra

our gateways that Canadians and people of the world see as meeting the highest environmental standards and in fact setting the standards. Finally, we will need national leadership from the Senate, the House of Commons and our leaders across the country telling Canadians how we can use a gateway to advance their material standard of living and how we can compete in an increasingly difficult and challenging global international environment.

**The Chairman:** Thank you very much. The consensus built over ten years by the Greater Vancouver Gateway Council allowed governments to respond to its needs relatively quickly and in a collaborative fashion. Officials from Transport Canada told this committee that the relationship between the federal government and the Greater Vancouver Gateway Council is under development. How would you describe the relationship that the council and the federal government are developing at this moment?

**Mr. Wilds:** I would say that the relationship between the Greater Vancouver Gateway Council and the federal government has been excellent from the outset. Until recently, Transport Canada had been the honorary chair of the council. We have met with the minister regularly. Currently, at the suggestion of Minister Cannon, our honorary chair is Minister Emerson, who is responsible for the gateway program. We work closely with the regional staff as we do with the transportation departments of all the Western provinces. I think we have an excellent relationship with the federal government as well as with the Western provinces.

**The Chairman:** In the fall of 2005, major transportation providers, commodities, retail and shipping interests, Western provinces and Transport Canada came together for the first time to talk about forecasts and expectations. Officials from Transport Canada told this committee that they intend to convene a meeting of this sort every couple of years. How helpful do you think such an initiative could be?

**Mr. Wilds:** It is essential that there is a regular revisiting of the forecasted growth for these various commodities for a number of reasons, and the most important one is that the last thing that anybody wants to do, whether a terminal operator, a railway, a port authority or anyone else, is exceed their requirements for capacity expansion. We have never had a regular forum where we could discuss projected growth; nor have we had an opportunity to review that on a regular basis. I think the meeting you described provides an excellent forum where the people who deal with the exports and imports come together and discuss it so that all of the parties in the logistics chain can have a reasonable understanding

adopter une stratégie verte, pas uniquement en ce qui concerne certains des aspects que l'on constate déjà dans nos initiatives relatives à la porte d'entrée et au corridor, mais aussi dans la façon dont nous allons créer une image pour nos portes d'entrée, afin de les présenter aux Canadiens et au reste du monde et de faire en sorte que tout le monde soit conscient que nous respectons les normes environnementales les plus élevées et que nous fixons même ces normes. Enfin, le Sénat, la Chambre des communes et tous les responsables à l'échelle du pays devront faire preuve de leadership pour dire aux Canadiens comment nous allons recourir à la porte d'entrée afin de hausser leur niveau de vie matériel et de faire concurrence aux autres pays, dans un environnement international de plus en plus difficile et exigeant.

**La présidente :** Merci beaucoup. Grâce au consensus que le Greater Vancouver Gateway Council a su établir en 10 ans, les gouvernements ont pu répondre assez vite à ces besoins, dans un esprit de collaboration. Les fonctionnaires de Transports Canada ont déclaré à ce comité que le Greater Vancouver Gateway Council et le gouvernement fédéral sont en train de chercher à améliorer leurs relations. Comment décririez-vous les relations actuelles entre le conseil et le gouvernement fédéral?

**M. Wilds :** Je dirais que ces relations sont bonnes depuis le tout début. Jusqu'à récemment, un représentant de Transports Canada était président honoraire du conseil. Nous avons régulièrement rencontré le ministre des Transports. À la suggestion du ministre Cannon, notre actuel président honoraire est le ministre Emerson en personne, qui est responsable du programme de la porte d'accès. Nous travaillons en étroite relation avec le personnel régional du ministère de même qu'avec les ministères des Transports de toutes les provinces de l'Ouest. Je crois pouvoir dire que nous entretenons d'excellents rapports avec le gouvernement fédéral de même qu'avec les gouvernements provinciaux de l'Ouest.

**La présidente :** À l'automne 2005, d'importants fournisseurs de services de transport, des producteurs de denrées, des expéditeurs et des détaillants, ainsi que les provinces de l'Ouest et Transports Canada se sont réunis pour la première fois afin de parler de prévisions et de projections. Les fonctionnaires de Transports Canada ont indiqué au comité qu'ils ont l'intention d'organiser une réunion de ce genre tous les deux ans. Dans quelle mesure pensez-vous que cette initiative puisse être utile?

**M. Wilds :** Il est essentiel de réviser régulièrement les prévisions de croissance des différentes marchandises pour un certain nombre de raisons, la plus importante étant que les exploitants de terminaux ou de compagnies de chemin de fer, les administrations portuaires ou n'importe qui d'autre dans le système n'a pas envie que la progression de leur capacité soit inférieure à la croissance de la demande. Nous n'avons jamais eu une tribune régulière où nous avons pu parler de croissance anticipée et nous n'avons, non plus, jamais eu la possibilité d'examiner la chose de façon régulière. Je crois pouvoir dire que le type de réunion dont vous venez de parler constitue une excellente tribune qui permet de rassembler tous ceux qui travaillent dans le

of what growth is or whether or not reductions are expected so that we can all make intelligent investment decisions.

**Senator Eyton:** Mr. Wilds, you began your remarks by referring to the organizations that you represent here today, and it is a long and impressive list, but it does not include Prince Rupert. Why is that? Is there some difficulty?

**Mr. Wilds:** Our organization goes back in its initial stages to 1987, when we were in the position of trying to recapture significant container volumes from the U.S. which was handling a large volume of Canadian containerized cargo through Seattle-Tacoma in particular. Six organizations got together. I happened to be the president of the BC Maritime Employers Association, and prior to my retirement we were dealing with two port authorities, two railways, and the International Longshore and Warehouse Union. Our focus was specifically on that issue and what we had to do in order to recover cargo. Obviously, Prince Rupert is now becoming a major focus with respect to containerization. We certainly have discussions with them, but our focus has historically been and continues to be and our representation is the service providers who provide service in this region. We are interested in having a closer working relationship with the northern corridor group that represents the interests of Prince Rupert, and we will continue to pursue that as we go forward. We are interested in seeing more than enough cargo available for everybody, and we have to maximize all the assets that we have on the West Coast.

**Senator Eyton:** Thank you. In your remarks you mentioned areas that should be addressed, and I will just pick a few of them. You called for a national transportation policy. You spoke of the need to address infrastructure and transit in major metropolitan areas. You talked about the need for labour stability. All of those involve the federal government, which of course one reason you are here today, as well as the provincial governments with overlapping jurisdictions. It seems to me that all of those issues, and I suppose many more in my world, would be subject to a coherent business plan where the players, much like the people that you represent, came together and said here is the gateway project and here is how it will be implemented. That plan would design or suggest a national transportation policy, and it would identify the infrastructure and transit that is needed as a part of that. It would talk about labour stability in a meaningful way.

One observation is that general points do not really mean anything. It is lovely to hear that you recognize the importance of transportation to the Canadian economy and of a policy that focuses on the health and performance of our national system. That is nice in terms of the general presentation, but it is not helpful in terms of what are you going to do today, tomorrow and

domaine de l'import-export afin de discuter de la question et de faire en sorte que tous les joueurs de la chaîne logistique aient une assez bonne idée du genre de croissance qui s'annonce ou, au contraire, des replis auxquels il faut s'attendre, le tout pour favoriser la prise de décisions d'investissement réfléchies.

**Le sénateur Eyton :** Monsieur Wilds, vous avez commencé par nous parler des organisations que vous représentez aujourd'hui, et je dois dire que la liste est longue et impressionnante, mais Prince Rupert en est absente. Pourquoi cela? Y a-t-il eu des problèmes?

**M. Wilds :** Notre organisation a été créée en 1987, à l'époque où nous aurions été en mesure de reprendre d'importants volumes de conteneurs aux États-Unis qui accueillaient un gros volume de fret canadien conteneurisé, surtout à Seattle-Tacoma. Six organisations se sont rassemblées. Il se trouve que j'étais président de BC Maritime Employers Association et, avant que je ne prenne ma retraite, nous traitions avec deux administrations portuaires, deux sociétés ferroviaires ainsi que la International Longshoremen's and Warehousemen's Union. Notre mission était donc définie par ce projet qui visait à reprendre une part de marché aux Américains. Prince Rupert est d'ailleurs passée au centre des discussions en ce qui concerne la conteneurisation. Nous avons effectivement des échanges avec les gens de Prince Rupert, mais il se trouve que nous nous intéressons depuis toujours aux fournisseurs de services qui travaillent dans cette région et que nous représentons. Nous aimerions resserrer les liens avec le groupe du corridor du nord qui représente les intérêts de Prince Rupert et nous allons d'ailleurs continuer de travailler dans ce sens. Ce que nous voulons, c'est qu'il y ait suffisamment de marchandises pour tout le monde et nous voulons aussi maximiser tous les actifs à notre disposition sur la côte ouest.

**Le sénateur Eyton :** Merci. Dans votre intervention, vous avez dit qu'il conviendrait de réaliser un certain nombre de choses et je vais en rappeler quelques-unes. Vous avez réclamé l'adoption d'une politique nationale des transports. Vous avez parlé de la nécessité de régler le problème des infrastructures et du transport en commun dans les grandes régions urbaines. Vous avez mentionné la nécessité de stabiliser la main-d'œuvre. Tout cela concerne évidemment le gouvernement fédéral, et c'est une des raisons pour lesquelles vous êtes ici aujourd'hui, mais ça intéresse aussi les gouvernements provinciaux à cause des recouvrements de compétence. J'ai l'impression que toutes ces questions, et j'en aurai encore plus à vous mentionner, devraient être traitées dans un plan d'entreprise cohérent qui rassemblerait tous les joueurs — un peu comme ceux que vous représentez — pour présenter le projet de la porte d'accès et expliquer comment il sera réalisé. Ce plan présenterait ou proposerait la politique nationale des transports et recenserait les infrastructures ainsi que les moyens de transport à mettre en œuvre. Il traiterait aussi de façon pratique de la stabilité de la main-d'œuvre.

Je dois vous dire que les généralités ne veulent pas dire grand-chose. C'est bien de vous entendre dire que vous reconnaissez l'importance des transports pour l'économie canadienne et qu'il faudrait s'appuyer sur une politique axée sur la santé et le rendement de notre système national. Tout cela est fort bien pour un exposé à caractère général, mais ça ne contribue pas beaucoup

next year, and it does not give you any indication of the financing and the commitment that are required in a coordinated way. It is the private sector and I suppose the municipalities, and certainly the provinces and the feds. Our chairman referred to a meeting to exchange information every couple years. That does not help either. It requires a concerted effort with a coherent business plan that can be implemented in a realistic way and people who have direct responsibility to see that it is implemented. Has any effort like that ever been undertaken? I have heard many speeches along this line, but I have not seen any evidence that the people are going to grab hold of it and in fact make it work.

**Mr. Wilds:** Well, quite frankly, I think we grabbed a hold of it in Vancouver and made it work. I think the Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative exists primarily because of the effort made by all of the participants, including the four Western provinces. Transport Canada, the services providers and the business organizations came together and designed a plan that we said we needed to have in order to meet the growth that was happening. At that time we were talking about 4 million containers. We are now talking about 6 million, so I think that we have made it work. Also, the organization that was established here on the West Coast is now being patterned in Halifax and in Southwestern Ontario, and I think it is important that these groups come together with competitors in the system.

**Senator Eyton:** I was more directed at the national effort, because in fact you refer to competitors, and of course there are competitors, but somehow we have to bring them together so that it is consistent and beneficial to the country as a whole. I can see that what you have achieved with the gateway project here in the West is terrific. It should be better known and it should be integrated into a national system that is beneficial to all Canadians, and I am not aware of any effort like that.

**Mr. Wilds:** I believe that Transport Canada is making some effort; they have been instrumental in getting similar councils established in other parts of the country. I would like to believe that over the longer term the whole intent is to have national system of organizations that deal with these issues. Our issues are not the same as those of Halifax or Southwestern Ontario, so it is not our role to deal with the federal government and how they should do it on a national basis. I think that Transport Canada is taking a leadership role in this, and I think a long-term objective is to be able to address issues that are specific to particular regions while at the same time having the overall interests of Canada in mind. That is really the federal government's role.

à expliquer ce que vous faites aujourd'hui, ni ce que vous ferez demain et l'année prochaine et ça ne nous donne aucune indication quant au genre de financement et d'engagement coordonnés qui seront nécessaires. Cela reviendra au secteur privé, de même qu'aux municipalités et bien sûr aux provinces et au gouvernement fédéral. Notre présidente a parlé d'une réunion d'échange d'information qui aurait lieu tous les deux ans. Ça non plus, ça n'est pas très utile. Il faut déployer un effort concerté et disposer d'un plan d'entreprise qui se tienne et qui puisse être mis en œuvre de façon réaliste par des gens qui seront spécifiquement chargés de cela. Est-ce que des efforts de ce genre ont été entrepris? J'ai entendu beaucoup de discours allant dans ce sens, mais on ne m'a pas prouvé que les gens vont être preneurs et faire fonctionner le tout.

**M. Wilds :** Très franchement, je crois pouvoir vous dire qu'il y a eu des preneurs à Vancouver grâce à qui les choses fonctionnent. J'estime que si l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique existe, c'est surtout grâce aux efforts déployés par tous les participants, y compris par les quatre provinces de l'Ouest. Transport Canada, les fournisseurs de services et les organisations de gens d'affaires se sont regroupés pour concevoir un plan dont nous avons dit qu'il est nécessaire afin de faire face à la croissance du volume. À l'époque, nous parlions de 4 millions de conteneurs, aujourd'hui, nous en sommes à 6 millions et je pense pouvoir dire que nous avons fait en sorte que les choses fonctionnent. De plus, l'organisation qui a été mise sur pied, sur la côte ouest, a maintenant un prolongement à Halifax et dans le sud-ouest de l'Ontario, parce qu'il est important que ces autres groupes viennent s'asseoir à la même table que leurs concurrents dans le système.

**Le sénateur Eyton :** Je songeais davantage à l'effort national qu'il faut déployer, parce que vous avez parlé de concurrents, puisqu'il s'agit effectivement de concurrents, qu'il faut rassembler pour que tout ça tienne debout et que les retombées se fassent sentir partout au Canada. C'est effectivement fantastique ce que vous avez réalisé avec le projet de la porte d'entrée, ici, dans l'Ouest. Il faudrait que ce soit mieux connu et que le projet fasse partie intégrante d'un système national bénéficiant à tous les Canadiens, mais je n'ai pas eu confirmation que c'est ce que vous êtes en train de faire.

**M. Wilds :** Je crois pouvoir dire que Transports Canada déploie des efforts dans ce sens; le ministre a joué un rôle-clé pour que des conseils semblables à celui-ci soient créés dans d'autres parties du pays. Je me plais à penser que l'intention visée à très long terme est de pouvoir compter sur un réseau national d'organisations qui s'occuperont de ce genre de questions. Nos problèmes ne sont pas les mêmes que ceux d'Halifax ou du Sud-Ouest de l'Ontario et nous n'avons pas pour rôle de traiter avec le gouvernement fédéral ni de veiller à ce qu'il implante le même système à l'échelle nationale. Je crois que Transports Canada assume un rôle de premier plan à cet égard et que l'objectif à long terme est de régler les problèmes qui sont propres à chaque région, sans perdre de vue les intérêts du Canada dans son ensemble. Cela appartient vraiment au gouvernement fédéral.

**Senator Eyton:** I can see that. I can see the federal government coordinating, but I would not expect the day-to-day leadership in terms of the implementation to come from Ottawa.

**Mr. Wilds:** I agree with that. That is why we are involved here and there are other councils involved elsewhere. I would like to think that the provincial governments would have a significant involvement.

**Senator Eyton:** I am trying to encourage you to be even more ambitious than you have been up to now.

**Mr. Wilds:** We prefer to take little steps and be successful rather than big ones and fall off the edge of the cliff.

**Senator Eyton:** You referred to the amendments to the Canada Transportation Act and the Canada Marine Act. Have you been following that process closely?

**Mr. Wilds:** I understand that there is progress.

**Senator Eyton:** As it stands today, would you be satisfied with those amendments?

**Mr. Wilds:** I am not in a position to say I support the shipper side or the railway side under the Canada Transportation Act review. What we really need is certainty. Not everyone will be happy with the final legislation, but what is crucial at the end of the day is that the participants in the industry know what the rules are, can operate by them and can make their decisions accordingly. That is more important than my sitting here saying I think it is too much for the shippers and not enough for the rail or vice versa. It has to be a fair system where both shippers and railways get an opportunity to deal with what they consider to be unfair issues and reasonable, expeditious and affordable means of resolving these differences.

**Senator Zimmer:** I have a question for each of you, since I understand your ages are within three years. Mr. Wilds, you make strong arguments for more infrastructure and long-term federal funding, but for that you need to have the land, and you mentioned the green space also. My understanding is that a fair amount of land or some of the land around the port is being sold to developers and individuals. Once the condos and their residents get in there, they become very territorial and they start being very responsive to noise pollution and the colour buildings are painted and so on. Do we have a problem as far as land is concerned in that area for long-range planning?

**Mr. Wilds:** Unless we act fairly quickly, we will have a problem. Our organization is doing some work on the availability of industrial land in this region. We have recommended that we should try to move more goods around here by the water system, which would relieve congestion on

**Le sénateur Eyton :** J'entends bien. Je crois bien que le gouvernement fédéral pourrait effectivement assurer la coordination, mais je ne lui vois pas de rôle de leadership au quotidien en ce qui concerne la mise en œuvre.

**M. Wilds :** Je suis d'accord avec vous. C'est pour cela que nous travaillons ici et que d'autres conseils font la même chose ailleurs. J'aimerais que les gouvernements provinciaux s'engagent véritablement.

**Le sénateur Eyton :** Ce que j'essaie de faire, c'est de vous inciter à vous montrer plus ambitieux que vous l'avez été jusqu'à présent.

**M. Wilds :** Nous préférons y aller par étape et réussir à terme, plutôt que de faire de grandes enjambées et de dégringoler en bas de la falaise.

**Le sénateur Eyton :** Vous avez parlé des amendements devant être apportés à la Loi sur les transports au Canada et à la Loi maritime du Canada. Avez-vous suivi ce processus de près?

**M. Wilds :** Je crois comprendre que les choses avancent.

**Le sénateur Eyton :** Si nous parlons de là où nous en sommes aujourd'hui, diriez-vous que vous êtes satisfait des amendements?

**M. Wilds :** Je ne suis pas en mesure de vous dire que j'appuie les expéditeurs ou les sociétés ferroviaires à l'occasion de cet examen de la Loi sur les transports au Canada. En fait, c'est de certitude dont nous avons besoin. Personne ne sera complètement satisfait de la dernière mouture de la loi, mais ce qui est fondamental, au bout du compte, c'est que les membres de l'industrie sachent quelles sont les règles, qu'ils soient certains de pouvoir les respecter et qu'ils puissent prendre leurs décisions en conséquence. C'est plus important que d'avoir quelqu'un comme moi qui vienne dire qu'il y en a trop pour les expéditeurs et pas assez pour les compagnies ferroviaires ou vice-versa. Ce système doit être équitable et les expéditeurs comme les compagnies ferroviaires doivent avoir la possibilité de régler les aspects qu'ils estiment injustes et de trouver des façons raisonnables, rapides et abordables de résoudre leurs différends.

**Le sénateur Zimmer :** J'ai une question pour chacun de vous puisque, d'après ce que j'ai cru comprendre, vous avez quelque chose comme trois ans d'écart. Monsieur Wilds, vous avez plaidé avec force conviction en faveur d'un plus grand nombre d'infrastructures et d'un financement fédéral à long terme, mais pour cela, il vous faudra des terrains; vous avez aussi parlé des espaces actuellement non alloués. J'ai cru comprendre qu'une bonne partie des terrains vacants, notamment dans le voisinage du terminal, a été vendue à des promoteurs et à des particuliers. Vous savez, une fois que les condominiums auront été bâtis et que leurs résidents s'y installeront, ces gens-là vont devenir très territoriaux et ils réagiront promptement à la pollution par le bruit et à la couleur des édifices voisins. Envisagez-vous un problème en ce qui concerne les terrains dans cette région, du point de vue de la planification à long terme?

**M. Wilds :** Si nous n'agissons pas rapidement, nous aurons un problème. Notre organisation est en train de recenser les terrains zonés industriel dans la région. Nous avons recommandé d'acheminer davantage de marchandises dans la région en empruntant les cours d'eau afin d'alléger la congestion de notre



our road system, but in order for us to be able to do that we have to have access to significant industrial lands with road, rail, and water access. We are losing those sites on a regular basis. We are dealing with the provincial government on that issue. We are dealing with the Greater Vancouver Transportation Authority and with various business organizations, and there is a sense of urgency to protect the remaining industrial land in this region in order for us to be able to meet the growth. It is a real issue, we are well aware of it, and we are working with a number of parties to address it as quickly as we can.

**Senator Zimmer:** Judging by your response, you seem to be on top of it. Mr. Evans, you talked about Canada-Asia relations, an extremely important issue. We have heard that there are problems with rail, port and service and that the Vancouver ports have a terrible reputation. First, is this true that you know of? Second, I realize one of the best ways to get a good reputation is to provide good service, but are there other things we can do beyond that to improve our relationship with Asia?

**Mr. Evans:** We have to do some careful assessments of the responses and the views of our Asian, American, Mexican and European collaborators about how good we are on the West Coast and how good we are in Halifax. As we are going the rounds with initial meetings, there is a list of concerns that are raised regularly about some of the real or imagined deficiencies in our system. I do not even want to try to generalize across all parts of Asia. In Shanghai the concerns about Vancouver are a little different than they are in Hong Kong. In general terms, I think that we have to deal with some old myths that are indeed old myths. You heard from your previous witnesses about attitudes on labour issues. Our labour issues are not perfect in this part of the world, but if we compare them to other parts of North America and to some parts of Asia and Europe, the picture becomes quite a bit more positive. We do have a reputational issue that sometimes is fed by competitive instincts from other players. That besmirching of our record is part of a game, but there are some real concerns. One of them is attitudinal: in Asia and in the United States one of the questions being asked is whether this is a big, sustainable, national strategy. They have many concerns about other issues, but particularly when they look at the amount of resources that are being committed, they wonder. The port complex in Shanghai mentioned earlier is about ten times the investment of our entire gateway strategy. I do not think the federal government needs to put substantially more into gateway, but we have to demonstrate to Asians and to others that private sector buy-in is serious, that the times-ten factor will be private sector investment. Several of our Asian friends are still asking whether this is a national strategy that successive governments will back and that our private sector will back in

réseau routier, mais pour y parvenir, nous devons mettre la main sur de vastes superficies de terrain à vocation industrielle, avec accès aux réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux. Or, les emplacements de ce genre nous échappent régulièrement. Nous avons pris langue avec le gouvernement fédéral à ce sujet et nous collaborons aussi avec la Greater Vancouver Transportation Authority et différentes organisations de gens d'affaires, parce que nous avons le sentiment qu'il est urgent de protéger ce qu'il reste des terrains à vocation industrielle dans cette région pour que nous parvenions à faire face à la croissance. C'est un vrai problème, nous en sommes tous conscients et nous collaborons avec différents intervenants pour essayer de trouver une solution le plus rapidement possible.

**Le sénateur Zimmer :** À en juger d'après votre réponse, vous semblez fort bien maîtriser le dossier. Monsieur Evans, vous nous avez parlé des relations entre le Canada et l'Asie, dossier extrêmement important. Nous avons entendu dire qu'il y a des problèmes du côté des chemins de fer, du port et des services et que les ports de Vancouver ont une horrible réputation. D'abord, l'avez-vous constaté vous-même? Deuxièmement, je suis bien conscient que la meilleure façon de se faire une bonne réputation c'est d'offrir un bon service, mais pensez-vous que nous pourrions agir sur un autre plan pour améliorer nos relations avec l'Asie?

**M. Evans :** Il va falloir examiner de très près ce que nos collaborateurs en Asie, en Amérique, au Mexique et en Europe nous disent de notre rendement sur la côte ouest et à Halifax. À la faveur de notre première série de réunions, nous avons dégagé une liste de préoccupations qui sont régulièrement revenues sur la table à cause des problèmes réels ou imaginaires de notre système. Je n'essaierai même pas de généraliser et d'appliquer le raisonnement à l'ensemble de l'Asie. À Shanghai, les préoccupations que les gens entretiennent à propos de Vancouver sont un peu différentes de celles qui sont exprimées à Hong Kong. En règle générale, j'estime que nous devons faire un sort à de vieux mythes qui ne sont que cela, c'est-à-dire de vieux mythes. Les témoins précédents vous ont parlé de l'impression qu'avaient laissé nos différends industriels. Notre dossier à cet égard n'est pas parfait dans cette partie du monde, mais la situation apparaît un peu plus positive quand on se compare à d'autres parties de l'Amérique du Nord, ainsi qu'à certaines régions de l'Asie et à l'Europe. Ce problème de réputation qui nous accable est parfois le sous-produit de l'instinct compétitif d'autres acteurs sur le marché. Ce genre de propos assassin fait partie du jeu, mais il demeure qu'il y a des préoccupations véritables. L'une d'elles tient à l'attitude : en Asie et aux États-Unis, on nous pose notamment la question de savoir si notre stratégie nationale est viable, si elle est assez importante. Nos contacts entretiennent de nombreuses préoccupations à d'autres égards, surtout quand ils veulent savoir combien de ressources nous allons engager. Le complexe portuaire de Shanghai dont il a été question tout à l'heure a nécessité un investissement dix fois supérieur à ce qui est prévu dans toute la stratégie de la porte d'entrée. Je ne pense pas que le gouvernement fédéral ait à investir beaucoup plus dans la porte d'entrée, mais

the right way. Of all of the reputational factors that we must address, this one we can address: to demonstrate that that national commitment is there.

**Senator Zimmer:** I have one more question. I really like the painting you brought from the high school poster competition. Is it for sale?

**Mr. Evans:** It is a public good, senator, that is available electronically on our website, which I encourage you to look at. We put about 20 of the posters on our Web site and in the report that I circulated. As I mentioned, there were some negative views about what the container means, but there were more often positive views. Of the 280 posters we received, Mr. Wilds will be very pleased, about 270 of them were positive. The younger generation see these new and deeper linkages across the Pacific as their future, and the future is good. We cannot sell this poster, but we can distribute it far and wide because it is a symbol of a green gateway. We found that the young generation inevitably went to signs of nature, quality of life as well as transportation infrastructure, and putting those together is a challenge even for Mr. Wilds and his associates.

**Senator Mercer:** Mr. Wilds, I was impressed, as Senator Eyton was, with the membership of your group, except that I did not see any representation from labour, and then I found out why. Since labour is part of the reputational issues that the Port of Vancouver has, I wonder, although you might feel that way, why you would put on the record that you are against Bill C-236, the replacement workers bill. It seems to me that to continue to allow labour replacement workers is a recipe for labour unrest. Bill C-236 may help to do the opposite, but I am curious about why there is no involvement of labour in this process, because you cannot get any of these good things done and could not have done all the good things that have happened in the Port of Vancouver without a solid workforce that is committed to doing the job.

**Mr. Wilds:** Labour were members of the Greater Vancouver Gateway Council some time ago, and then they opted not to participate for a reason unrelated to the purposes of the council and have opted not to participate since, but we regularly deal with labour. I bargained with labour for 34 years in my career before I retired. We deal with them on any and all issues that are important to the gateway council. They are invited to participate if we have things that impact them. They support us in a number of issues. We do not ask them to participate in issues that do not

nous devons faire la preuve aux Asiatiques et aux autres que l'adhésion du secteur privé est véritable, et que la multiplication par 10 se fera grâce aux investissements du secteur privé. Nombre de nos amis asiatiques continuent de nous demander si cette stratégie nationale sera confirmée par les gouvernements successifs et si notre secteur privé va y adhérer comme il se doit. Par rapport à l'ensemble des éléments concernant la réputation, éléments que nous devons régler, nous pourrions faire quelque chose avec celui-ci en prouvant qu'il s'agit d'un engagement national.

**Le sénateur Zimmer :** J'ai une autre question pour vous. J'aime beaucoup de dessin que vous avez apporté et qui vous a été remis dans le cadre du concours d'affiches du secondaire. Est-il à vendre?

**M. Evans :** C'est un bien public, sénateur, mais comme il est accessible en ligne sur notre site Internet, je vous invite à l'afficher sur votre écran. Nous avons versé une vingtaine d'affiches sur notre site Internet, de même que le rapport que je vous ai fait remettre. Comme je le disais, il y a eu des points de vue négatifs au sujet de la valeur véritable des conteneurs, mais nous avons enregistré beaucoup plus de points de vue positifs. Sur les 280 affiches que nous avons reçues, et cela fera plaisir à M. Wilds, 270 environ sont positives. La jeune génération estime que ce genre de lien, nouveau et plus étroit avec le Pacifique, fera partie de leur avenir et que l'avenir sera bon. Nous ne pouvons pas vendre cette affiche, ce qui n'empêche que nous pouvons la distribuer un peu partout parce qu'elle symbolise la porte d'entrée verte. Nous avons constaté que ces jeunes ont invariablement choisi des symboles de la nature, de la qualité de vie ainsi que des infrastructures de transport, et Dieu sait si c'est quelque chose de difficile à faire, même pour M. Wilds et son équipe.

**Le sénateur Mercer :** Monsieur Wilds, j'ai été impressionné, comme le sénateur Eyton, par la composition de votre groupe, si ce n'est que je n'y ai vu personne du monde syndical, mais j'ai compris pourquoi. Comme les syndicats ont contribué à ternir la réputation du port de Vancouver, je me demandais pourquoi, même si c'est ce que vous pensez, vous avez déclaré haut et fort que vous êtes contre le projet de loi C-236 qui concerne les travailleurs de remplacement. J'ai l'impression que si vous continuez à permettre le remplacement des travailleurs, vous dirigez droit vers le conflit social. Le projet de loi C-236 vous permettrait d'éviter cela. Quoi qu'il en soit, j'aimerais savoir pourquoi les syndicats ne participent pas à ce processus, parce que vous ne parviendrez pas à réaliser toutes ces belles choses et que vous n'auriez pas atteint le genre de résultats que vous avez obtenu au port de Vancouver sans une main-d'œuvre solide et déterminée à faire le travail.

**M. Wilds :** Les syndicats ont été représentés au Greater Vancouver Gateway Council il y a un certain temps, mais ils ont décidé de ne plus participer pour des raisons qui n'ont rien à voir avec le conseil, ce qui n'empêche que nous traitons régulièrement avec eux. J'ai passé 34 ans de ma vie à négocier pour les syndicats, jusqu'à ce que je prenne ma retraite. Nous sommes en contact avec eux et nous réglons les problèmes qui sont importants pour le conseil de la porte d'accès. Les syndicats sont invités à venir nous voir s'il y a des aspects qui les touchent

involve them, but they have been with us to the provincial government a number of times, including on taxation and other things. We have no problem with labour, it is just that they happen not to be members of the council at this time.

**Senator Mercer:** I recognize also that your having been the president of BC Maritime Employers Association would put you on the labour side. I understand that.

Mr. Evans, the issue of the reputation concerns me. I am from Halifax, so I live in a port city. I understand what reputations can do to areas. How do you tackle this on a global sense? You have a port that is doing extremely well from what we could see and from the testimony we have heard — it is growing, it is modern, it is everything we want it to be — but still there is that nagging question of the reputation that the port is clogged, that there is labour unrest, that a snow storm in the mountains stops the port from working. How do you address that? Do you have a plan that says here are all the negative things people say about the Pacific Gateway and here is how we will fix them? Is there a grand plan that I have not seen?

**Mr. Evans:** There is no grand plan yet, but I think some of the elements of it are unfolding. Yesterday I had the opportunity to meet with about 40 of our trade commissioners based in Asia and the United States; I was asked to convene a session where they were telling us what they were hearing in each of their jurisdictions, in Shanghai, Beijing, Hong Kong, Nagoya, Buffalo and Washington, D.C. The complaints and concerns fell into two categories. One category I would call the myths of the past, and I think we can respond to those by the careful calculation and selling of realistic statistics. It will take a national effort by the Department of Foreign Affairs and International Trade and our other representatives overseas and in the United States to get this message out. It would help if journalists covered it as well with the kind of sophistication it would take.

**Senator Mercer:** Good luck.

**Mr. Evans:** The second category is some of the real challenges. I mentioned earlier the question of whether this will have the sustained support of business and government in Canada to move ahead. We need exploratory studies on the green gateway concept. We are hearing from some of our Asian friends that environment is about tenth or fifteenth on their list of concerns. My own view is that as a snapshot that might be right at this moment, but in discussions in China and in Singapore, if we look at where our ports and our corridors will be in three to five years,

directement. Ils nous appuient à de nombreux égards. Je ne les inviterai pas à se pencher sur des dossiers qui ne les concernent pas, mais les syndicats ont été présents à nos côtés à maintes reprises quand nous sommes allés voir le gouvernement provincial, notamment sur la question de l'imposition, mais aussi sur d'autres dossiers. Nous n'avons pas de problème avec les syndicats, mais il se trouve simplement qu'ils ne siègent pas à notre conseil pour le moment.

**Le sénateur Mercer :** Je dois admettre que, comme vous avez été président de la BC Maritime Employers Association, vous êtes plutôt du côté syndical, ce que je comprends bien.

Monsieur Evans, la question de la réputation du port me préoccupe. Comme je viens d'Halifax, j'habite dans une ville portuaire et je sais bien ce que les réputations peuvent faire à des régions comme les nôtres. Comment entendez-vous vous attaquer à ce problème de façon globale? Vous avez un port qui s'en sort très bien d'après ce que nous avons vu et les témoignages que nous avons entendus — il est en croissance, il est moderne et on ne peut pas rêver mieux —, mais il est aux prises avec un problème persistant de mauvaise réputation : on lui reproche d'être congestionné et d'être le siège de conflits sociaux quand ce n'est pas une tempête de neige dans les montagnes qui provoque sa fermeture. Comment vous attaquez-vous à ce problème? Disposez-vous d'un plan énonçant tout ce qui peut être dit de négatif au sujet de la porte d'entrée du Pacifique et présentant des solutions dans chaque cas? Existe-t-il un grand plan que je n'aurais pas vu?

**M. Evans :** Il n'y a pas de grand plan, mais nous sommes en train de mettre en place ce qui pourrait en être des éléments. Hier, par exemple, j'ai eu l'occasion de rencontrer 40 délégués commerciaux canadiens en Asie et aux États-Unis; lors de la séance qu'on m'avait demandé d'organiser, ces gens-là nous ont rapporté ce qu'ils avaient entendu chacun de leur côté, à Shanghai, à Beijing, à Hong Kong, à Nagoya, à Buffalo et à Washington. Les plaintes et les préoccupations exprimées se rangent dans deux catégories. On pourrait baptiser la première des mythes du passé et je crois qu'on pourra les régler en effectuant des calculs prudents et en communiquant des statistiques réalistes. Il faudra que le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international ainsi que tous nos autres représentants à l'étranger aux États-Unis entreprennent un vaste effort pour faire passer ce message. Ça aiderait si les journalistes jouaient les courroies de transmission en y mettant vraiment les moyens.

**Le sénateur Mercer :** Bonne chance!

**M. Evans :** La seconde catégorie est celle des véritables défis. Tout à l'heure, j'ai dit que les gens se demandaient si ce projet allait effectivement bénéficier de l'appui soutenu du secteur privé et du secteur public au Canada. Nous devons réaliser des études exploratoires sur le concept de porte d'entrée verte. Certains de nos amis Asiatiques nous disent que l'environnement arrive en dixième, voire en quinzième position sur leur liste de priorité. Personnellement, j'estime que c'est un instantané d'une situation valable pour le moment, mais d'après les discussions que nous

Asians are nervous now about environmental issues. The fact that the transportation dimension is now serious is coming up in their day-to-day life and in their consciousness. Anyone in China who sniffs the air knows there are problems.

However, the challenge for us is beyond the myths, dealing with some real concerns, such as where insurance companies are going with rates and where investment in ports is going with companies and with investors who want green strategies or ethical strategies. My sense is that if we look down the road two to three years we can turn what we are doing here with some improvements into a major part of our imaging and branding for the gateways by going green in a deeper and more interesting way.

**Senator Mercer:** We heard a witness earlier today tell us that Wal-Mart does not care about the pollution in China and probably does not care about the pollution in Vancouver, so long as the product arrives cheap at a price at that they can turn a good profit and arrives on time and in good shape. While I support a green port in Vancouver, I do not see how that would turn me on if I were a manufacturer or a shipper in Shanghai or Hong Kong. I do not see the advantage of it other than to those of us who are fortunate enough to live in Canada.

**Mr. Evans:** That would be probably the prevailing wisdom with a number of companies, but there are now other big companies that are assessing environmental plans as part of their location strategies. Moreover, as we are seeing in Los Angeles-Long Beach, state pressure on this issue is resonating with the public. If we imagine where we will be in two or three years down this path, that may be Wal-Mart's view, but I think that is a view that investors and their business partners and governments, not only in North American but also in Europe, are readdressing. I believe that, both within the corporate sector and within the jurisdictions that make regulations and put money into operations, we are just on the edge of a green revolution that will affect the business strategies of these companies. I might be wrong. We need careful calculation on this, but I do not think we should be betting against that happening just because of some resistance at this moment.

**Senator Mercer:** I hope you are right. Thank you.

**Senator Dawson:** You mentioned popular support and political support for objectives. I have a short comment. For the last 35 years, you had Senator Jack Austin coming to Ottawa talking about the gateway and about the Asia Pacific Foundation of Canada. He retired last week, so I hope you

avons en Chine et à Singapour, nous constatons que les Asiatiques commencent à s'inquiéter au sujet des questions d'environnement, compte tenu de là où en seront nos ports dans trois à cinq ans d'ici. En fait, la dimension transport commence à occuper une place prépondérante dans le quotidien et la conscience des Asiatiques. Il suffit de prendre une bouffée d'air en Chine pour se rendre compte qu'il y a un problème.

Le vrai défi à nos yeux se situe par-delà les mythes pour toucher à des aspects bien réels, comme le genre de tarifs que vont imposer les compagnies d'assurance et le genre de ports sur lesquels vont miser les entreprises et les investisseurs qui réclament des stratégies environnementales ou des stratégies éthiques. J'ai personnellement l'impression que, si l'on considère la situation à l'horizon de deux ou trois ans, nous pourrions, moyennant quelques améliorations, transformer tout un pan de notre positionnement, de l'image des portes d'entrée en misant davantage sur le respect de l'environnement et en le faisant de façon plus intéressante.

**Le sénateur Mercer :** Tout à l'heure, un témoin nous a dit que Wal-Mart se préoccupe peu de la question de la pollution en Chine et qu'elle ne s'intéresse sans doute pas non plus à la pollution à Vancouver, tant qu'elle reçoit ses produits à bas prix pour dégager un intéressant bénéfice et que ses marchandises sont livrées à temps et en bon état. Je suis d'accord avec l'idée d'un port vert à Vancouver, mais je ne vois pas comment cela pourrait m'intéresser en tant que fabricant ou expéditeur de Shanghai ou de Hong Kong. Je ne vois pas où se situe l'avantage d'être plus vert, si ce n'est pour ceux et celles qui ont la chance d'habiter au Canada.

**M. Evans :** C'est sans doute ce que se disent un grand nombre d'entreprises, mais il y a notamment de grandes sociétés qui tiennent compte des évaluations environnementales dans le cadre de leurs stratégies d'emplacement. De plus, comme on a pu le constater à Los Angeles-Long Beach, la population est d'accord avec les pressions qu'exerce l'État. Il faut imaginer là où nous en serons dans deux ou trois ans : nous aurons peut-être adopté la vision de Wal-Mart, mais je suis d'avis que c'est un aspect que les investisseurs et leurs partenaires commerciaux ainsi que les gouvernements — pas uniquement en Amérique du Nord, mais aussi en Europe — sont en train d'évaluer. Qu'il s'agisse du secteur des entreprises ou des gouvernements qui adoptent les règlements et investissent dans ce genre d'opération, j'estime que nous sommes au seuil d'une révolution verte qui transpirera dans les stratégies des entreprises. Il se peut que je me trompe. Nous devons faire des calculs prudents à cet égard, mais je ne pense pas que nous devrions miser contre cette possibilité à cause d'une résistance passagère.

**Le sénateur Mercer :** J'espère que vous avez raison. Merci.

**Le sénateur Dawson :** Vous avez dit que vos objectifs bénéficient de l'appui populaire et de l'appui politique. J'ai une brève remarque à faire à cet égard. Au cours des 35 dernières années, vous avez eu la chance d'avoir le sénateur Jack Austin, à Ottawa, qui a parlé de la porte d'entrée ainsi que de la Fondation

will find a new defender of your cause because he has been one of your great defenders in Ottawa for the last 35 years.

In the same sense of political and popular support, you have to sell your issue. You need those spokespersons; you need those arguments so that people will continue to support you. As far as the amalgamation of the ports goes, you can probably count on our support, but at the same time, if you have 22 or 23 municipal authorities giving land usage a different objective than what you are aiming at or protecting for industrial development, you will run into difficulties. You know they are building personal shipping docks for home owners, and they will not like the fact that those rivers are to be used for shipping. I think you have to count on us for amalgamating the ports, but we cannot help you on amalgamating the cities. I think there is an effort for you locally to be sure that these people understand that there is a long-term cause, because if you want us to support you and you want support from Easterners, you have to prove that you are on the local side, that something is being done to ensure that it will react. As Mr. Williams, who was a witness a few minutes ago, noted, the market is deciding. According to the book *The Box: How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger*, the reality of the market decision is being taken by a country called Wal-Mart that puts a lot of pressure on people.

You talked about thinking quickly. You know, you have to act quickly. We have had three or four transport ministers in three or four years. We have had legislation that has been tabled and died and tabled and died that would normally help us to modernize that situation, so I think you have to continue your vocation of promotion and talking about it because it will need a lot of political will, which I do not think we have. I just want to make that comment.

We talked about the market making the decisions. What do you think we should be reporting that will make the decision-making process faster so that you can react more quickly? What is the federal government doing badly that you think we should improve?

**Mr. Wilds:** From my perspective, the speed with which we can get environmental approvals to do expansions is a problem. I agree with Mr. Evans that we have to do a better job and make sure that people understand what we are doing in the transportation sector when it comes to addressing environmental concerns. We all live in this region, we all drink the water, we all breathe the air, and our children and grandchildren live here, so we are not here to see how bad we can make it for everybody. A tremendous amount of effort is being put into that by all modes of transportation, but we do a lousy job as a transportation sector telling people what we do. We have to do a much better job about that. That goes back to your issue on how we deal with

Asie Pacifique du Canada. Comme il a pris sa retraite la semaine dernière, j'espère que vous vous trouverez quelqu'un d'autre pour défendre votre cause, parce qu'il a été un de vos grands champions à Ottawa au cours des 35 dernières années.

Sur le terrain de l'appui politique et de l'appui populaire, il faudra que vous fassiez passer vos idées. Vous aurez besoin de porte-parole; il vous faudra trouver des gens qui continueront de vous appuyer. Pour ce qui est du regroupement des ports, vous pourrez sans doute compter sur notre appui, mais d'un autre côté, si vous vous retrouvez face à 22 ou 23 conseils municipaux qui zonent leur terrain pour des usages différents de ceux qui vous intéressent ou pour se protéger contre l'étalement industriel, vous aurez des problèmes. Vous savez que ces municipalités construisent des quais à l'usage des propriétaires locaux, pour la navigation de plaisance, et qu'elles n'apprécieront pas que les cours d'eau servent à la navigation commerciale. Je pense que vous pouvez compter sur nous pour le regroupement des ports, mais nous ne pourrions pas vous aider pour ce qui est de la fusion des villes. Vous devrez déployer un certain effort localement pour vous assurer que ces gens-là comprennent qu'il s'agit d'une cause à long terme, parce que si vous voulez que nous vous appuyons et si vous voulez bénéficier de l'appui des gens de l'Est, vous devrez prouver que vous pouvez compter sur l'appui local et que vous faites quelque chose pour l'obtenir. Comme M. Williams nous l'a fait remarquer il y a un instant, c'est le marché qui décide. À en croire l'ouvrage *The Box : How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger*, les véritables décisions du marché sont prises par un pays du nom de Wal-Mart qui exerce énormément de pression sur ceux avec qui elle traite.

Vous avez dit aussi qu'il faut penser rapidement, et vous savez que vous devrez également agir rapidement. Nous avons changé de ministre des Transports trois ou quatre fois en trois ou quatre ans. De nombreuses mesures législatives qui auraient dû permettre de dépoussiérer la situation ont été déposées pour systématiquement mourir au feuilleton un peu plus tard, ce qui m'amène à croire que vous ne devez pas abandonner votre bâton de pèlerin et que vous devez continuer à parler de ce projet, parce que sa réalisation exigera une grande volonté politique que je crois absente. C'est tout ce que je voulais dire.

Vous avez ajouté que c'est le marché qui décide. Que devrions-nous préciser dans notre rapport pour accélérer la prise de décisions qui vous permettraient de pouvoir réagir plus rapidement? Qu'est-ce que le gouvernement fédéral fait de mal et qu'il y aurait lieu d'améliorer?

**M. Wilds :** En ce qui me concerne, j'estime que c'est la lenteur des approbations environnementales des projets d'agrandissement qui fait problème. Je suis d'accord avec M. Evans pour dire que nous devrions faire beaucoup mieux et nous assurer que les gens comprennent bien ce que nous faisons dans le secteur des transports sur le plan de l'environnement. Nous habitons tous dans cette région. Nous buvons tous l'eau d'ici, nous respirons tous le même air et nos enfants et petits-enfants vivront ici. Nous ne sommes donc certainement pas là pour empirer la situation pour tout le monde. Les responsables pour tous les modes de transport déploient énormément d'efforts à ce titre, mais nous sommes lamentables quand vient le temps d'expliquer ce que nous

the 22 municipalities. We advocated for the establishment of a regional transportation authority and now they have it. It is one of the few in North America, if not the only one. It is not perfect, but it has certainly come a long way from where we were when we had to deal with 22 municipalities individually. There are a many positive things here. We have to build on those and we have to get the message out to all of the communities and through the school systems about why this gateway is good, what is in it for them, and what we are doing to mitigate our impacts on everybody and on the environment with respect to increased rail traffic and level crossing issues. All of those things are happening; we just have to get the message out and make sure that we get more and more people onside. The majority of people support it. The vocal minority are always the ones who get the media coverage.

**Mr. Evans:** One of the positive aspects of gateway thinking is that it has been genuinely bipartisan or multi-partisan: there were the ideas of the Martin government, and you mentioned Senator Austin who has been a real visionary in thinking about Canada's relations with Asia and where gateway fits in. Much of that vision is shared on the Conservative side and on the New Democratic Party side. I think politicians generally understand that big things are happening across the Pacific and that on balance we need to be more a part of them and that our lives will be better and richer if we connect rather than we protect ourselves from Asia. We have had a multi-partisan consensus on it.

The area where I think the federal government can take special leadership is around the governance mechanism we need that approximates a national transportation strategy. Senator Eyton's question is exactly right. We cannot look to Ottawa as the final leader on gateway strategies. It will have to be the private sector and our publics that push it, but we need Ottawa to design a governance mechanism that brings in a variety of players from the federal government and the provinces, from Western Canada as well as the East, and from the private sector.

Senator Austin had an idea about this related to a gateway council which for a variety of reasons has not been supported by this government. Senator Austin's proposal may not have been perfect, but it did recognize the need for a new council or group that would bring together these three different sets of players for purposes of promoting a national strategy. Thinking quickly and thinking big will need innovations in governance too. If we could call upon you and your committee to produce some ideas on the right balance among these three players — federal, provincial and private sector — that would be a

faisons. Nous allons devoir énormément nous améliorer à ce sujet. Cela me ramène d'ailleurs à ce que vous avez dit à propos de nos relations avec 22 municipalités. Nous avons recommandé et avons obtenu la création d'une régie régionale des transports. C'est l'une des rares du genre en Amérique du Nord, si ce n'est la seule. Elle n'est pas parfaite, mais elle représente un grand projet par rapport à la situation antérieure où nous devions composer un à un avec 22 municipalités. Il y a bien des choses positives sur lesquelles nous devons nous appuyer pour faire comprendre à toutes les collectivités, ainsi que par le biais du réseau scolaire, en quoi la porte d'entrée est une bonne chose, ce que les gens pourront en retirer et ce que nous sommes en train de faire pour réduire l'incidence de l'augmentation du trafic ferroviaire — avec ce que cela représente aux passages à niveau — sur la population et sur l'environnement. C'est déjà ce que ce nous faisons et il nous suffit de faire passer le message pour nous assurer que de plus en plus de gens seront de notre côté. D'ailleurs, une majorité nous appuie déjà, mais la minorité tapageuse est toujours celle dont on parle dans les médias.

**M. Evans :** L'une des choses positives à propos de l'idée de la porte d'entrée, c'est qu'elle est authentiquement bipartisane, pour ne pas dire multipartisane : c'est le gouvernement de M. Martin qui en a eu l'idée et vous avez parlé du sénateur Austin, qui a été un véritable visionnaire à propos des relations entre le Canada et l'Asie et de la place que pouvait occuper la porte d'entrée sur ce chapitre. La plupart des députés Conservateurs et Néo-démocrates adhèrent à cette vision. Je crois qu'en général les politiciens comprennent que quelque chose d'énorme est en train de se produire de l'autre côté du Pacifique et que nous sommes donc tenus d'adhérer davantage à ce mouvement, parce que nous ne pourrions que mieux nous porter et n'être que plus riches si nous nous connectons sur l'Asie-Pacifique plutôt que de nous protéger contre ce continent. Le consensus est donc multipartite.

Selon moi, le gouvernement fédéral pourrait jouer un rôle prépondérant en mettant en place le mécanisme de gouvernance dont nous avons besoin, mécanisme qui s'apparente à une stratégie nationale des transports. La remarque du sénateur Eyton à ce sujet était on ne peut plus juste. On ne peut pas espérer qu'Ottawa sera le grand chef d'orchestre des stratégies concernant la porte d'entrée. Il faudra que le secteur privé et la population poussent dans le même sens, mais il demeure que le gouvernement fédéral devrait produire le genre de mécanisme de gouvernance qui sera susceptible de mobiliser tout le monde : du gouvernement fédéral au secteur privé en passant par les gouvernements provinciaux, l'Ouest et l'Est du Canada.

Soit dit en passant, le sénateur Austin avait eu l'idée de créer un conseil de la porte d'entrée, mais pour différentes raisons, son propre gouvernement ne l'a pas appuyé. La proposition du sénateur n'était peut-être pas parfaite, mais elle exprimait au moins la nécessité de disposer d'un nouveau conseil ou d'un nouveau groupe susceptible de réunir différents acteurs pour promouvoir une stratégie nationale. Penser rapidement et penser grand revient à dire qu'il faut également faire preuve d'innovation sur le plan de la gouvernance. Nous aimerions donc vous inviter, vous-même et votre comité, à nous faire part de vos idées sur la

breakthrough and would also help us in our conversations with our Asian counterparts to say this is really moving. This is the St. Lawrence Seaway project for the next generation. It has support and Canadians can innovate.

**Senator Tkachuk:** I have a series of questions, but before I go on, I should say I like Wal-Mart. To correct my good friend Senator Mercer, I do not think Mr. Campbell said that Wal-Mart does not care about the environment. What he said was that they got the price of a can of beer down to one cent. They do not care what problems we have on the Vancouver port. They want that can of beer to be transported here for one cent and they would find other ways to get it here for one cent just to sell a market in their stores. I thought I would pass that on since that is what he said, and I think that the author himself would agree with me.

We talk a lot about China. In the movies, King Kong was influential and transforming because of his size, not because of technology or because he did good things or improved efficiency or gave workers better salaries. Similarly, is China transforming the world economy because of new efficiencies, new technologies and new universities, or are they just big?

**Mr. Evans:** I am not sure I would use King Kong as a metaphor for China, but I think your question is important. My sense of why global China is the background to the things we are discussing today is that global China has essentially found a way to link high technology, foreign investment, sometimes cutting-edge technologies to low-wage labour in a manufacturing context. Second, while other countries are also doing it, because of the scale of the domestic Chinese market and because their government and their businesses are able to move quickly, China has become the shop floor of the world in an Asian context.

Global and regional supply chains have transformed Asia into an integrated production zone. The historical parallel that comes to mind is what happened when the United States entered the world economy in a major way just before and after the First World War with the Model Ts and the Ford mode of production. It is that kind of production system that is behind the export surge and is behind China's new connections into its region and globally. We are all now connected into global supply chains, many of which are centred in Asia. Therefore, China is not just King Kong; it is King Kong growing up in a neighbourhood with others that are feeding King Kong and who see him to their benefit. I do not know where Fay Wray is in this situation or who, metaphorically speaking, is being held in the hand, but every

façon de parvenir à un juste équilibre entre ces trois acteurs que sont le gouvernement fédéral, les gouvernements provinciaux et le secteur privé, parce que ce serait une avancée qui, en outre, nous aiderait dans nos conversations avec nos homologues asiatiques à qui nous pourrions dire que les choses bougent vraiment. Je le répète, pour la prochaine génération, ce projet est l'équivalent de la voie maritime du Saint-Laurent. Les Canadiens l'appuient et les Canadiens sont capables d'innover.

**Le sénateur Tkachuk :** J'ai une série de questions à poser, mais avant cela, je veux dire deux mots au sujet de Wal-Mart et corriger un peu ce que mon bon ami le sénateur Mercer en a dit. Je ne pense pas que M. Campbell ait affirmé que Wal-Mart ne se préoccupe pas d'environnement. Ce qu'il a dit, c'est que cette société fait transporter chaque bouteille de bière pour une cent. Elle ne se préoccupe pas du genre de problèmes que nous pouvons avoir au port de Vancouver. Tout ce qu'elle veut, c'est que sa bouteille de bière lui coûte une cent en transport, et elle est prête à trouver d'autres façons de la faire venir ici pour ce prix afin de s'assurer que ses magasins tiennent le marché. J'ai jugé nécessaire de faire cette précision, parce que c'est bien ce que M. Campbell a dit et je suis certain qu'il serait d'accord avec moi.

Nous avons beaucoup parlé de la Chine. Au cinéma, le film King Kong a été très influent et il a transformé les choses par l'envergure du projet, pas uniquement pour des questions de technologie, mais parce qu'il a permis de faire de bonnes choses ou d'améliorer l'efficacité et d'augmenter le salaire des travailleurs. Peut-on dire que la Chine est en train de transformer l'économie mondiale parce qu'elle innove sur les plans de l'efficacité, des nouvelles technologies et des universités ou parce que c'est un pays colossal?

**M. Evans :** Je ne pense pas que j'appliquerais la métaphore de King Kong à la Chine, mais votre question n'en est pas moins importante. J'ai l'impression que, si la Chine s'inscrit en toile de fond de nos échanges d'aujourd'hui, c'est que la Chine mondialisée a trouvé une façon d'établir un lien entre la haute technologie, les investissements étrangers, des technologies parfois à la pointe du progrès et une main-d'œuvre à bas salaire dans le secteur manufacturier. Deuxièmement — même si d'autres pays font la même chose — compte tenu de la taille du marché intérieur, de la gouvernance de ce pays et du fait que ses entreprises peuvent évoluer très rapidement, la Chine est devenue l'atelier asiatique du monde entier.

Les chaînes d'approvisionnement mondiales et régionales ont transformé l'Asie en une vaste zone de production intégrée. Sur un plan historique, on peut faire le parallèle avec ce qui s'est produit aux États-Unis quand ce pays est entré en grand dans l'économie mondiale, juste avant et juste après la Première guerre mondiale avec son modèle T et ses chaînes d'assemblage façon Ford. C'est ce genre de système de production qui se cache derrière la poussée des exportations et derrière les nouveaux liens que la Chine a établis sur son territoire et avec le reste du monde. Nous sommes à présent tous connectés avec les chaînes d'approvisionnement internationales dont beaucoup ont leur origine en Asie. Ainsi, la Chine ne peut pas être comparée à un simple King Kong; c'est King Kong, mais qui s'installe chez ses

business person in the country understands that their business future depends in part on how they react to global China and to King Kong.

**Senator Tkachuk:** I think I disagree with you about the United States entering it. I mean, the Model T happened because somebody invented a car, someone invented the piston engine, someone invented a way to manufacture it cheaply and faster than anybody else. It was brand new stuff. It seems to me that in China they are making the same car more cheaply because their labour is cheaper and they have so much of it. It is almost disposable labour. There are a billion people there. It is not that they are bringing anything new to the world, they just make it cheaper and faster. What will they need from us? We have spent a lot of time talking about the fact that they manufacture. I think Japan is more equivalent; remember when we used to talk about Japan manufacturing things so cheaply, but they had a free and democratic economy; they had unions; they had stuff happening there that caused labour to participate in the wealth that was received. Therefore, they became more like us rather than us becoming more like them. China has a totalitarian communist government that does not care about human rights or anything else really, and they can continue to exploit their workers for long, long periods of time at the point of a gun rather than bringing up the level of the wealth of their own workers. The distribution of wealth that we take for granted they do not have to do, and yet we are going to trade with them. What do they want from us outside of our natural resources? What can we make that they will buy that is important that we actually manufacture here that creates jobs and wealth and opportunity?

**Mr. Evans:** China is the good, the bad and the ugly all at the same time. It is the best of times, it is the worst of times. If Charles Dickens were alive now he would set his novel *A Tale of Two Cities* inside China, which is on the cutting edge of an enormous industrial and social transformation that rivals what happened to England over 150 years and is happening in a single country in the course of a generation. Remember back to 1979 when China was an inward-looking economy. We could not have even imagined then what it would be now. We could not have anticipated the changes, some good and some not so good, that have occurred inside China. I think your fundamental question is one many Canadians are asking: This looks like a powerful, competitive force we are up against, so how do we participate in it? Gateway thinking is essential there. Canadian manufacturers can do things in China. We will need those efficient supply chains, not just to import finished goods from China but to move component parts back and forth. What will the automobile industry look like in five to ten years? I suggest China will be in it

voisins qui le nourrissent parce qu'ils en tirent un avantage. Je ne vois pas bien la place de Fay Wray dans tout cela, ni si elle est enserrée dans la main du monstre, pour poursuivre la métaphore, mais il ne se trouve pas un seul entrepreneur canadien qui ne soit pas conscient que, pour réussir en affaires, il devra passer par cette Chine mondialisée et par King Kong.

**Le sénateur Tkachuk :** Je ne suis pas d'accord avec vous sur les causes de l'entrée des États-Unis dans l'économie mondiale. S'il y a eu le modèle T, c'est que quelqu'un a inventé l'automobile, que quelqu'un d'autre a inventé le moteur à piston et qu'un autre a inventé une nouvelle façon de fabriquer les voitures plus rapidement et pour moins cher la concurrence. Tout cela, c'était entièrement nouveau. J'ai plutôt l'impression que la Chine fabrique exactement les mêmes voitures, mais pour moins cher, grâce à une abondante main-d'œuvre à bas prix. La main-d'œuvre est quasiment réifiée au point d'être consommable. Les Chinois sont des milliards. Ils n'apportent rien de nouveau au reste du monde; ils font simplement la même chose, pour moins cher et plus vite. Qu'aura-t-on à leur offrir? Nous avons beaucoup parlé du fait qu'ils fabriquent beaucoup de produits. Je pense qu'il serait plus valable de faire un parallèle avec le Japon, parce que vous vous souviendrez de tout ce que l'on disait à propos de ce pays qui fabriquait des tas de choses pour un prix tellement bas, mais le Japon a une économie libre et démocratique, on y trouve des syndicats et la main-d'œuvre a bénéficié des richesses qu'elle a contribué à créer. Ce sont les Japonais qui ont commencé à nous ressembler peu à peu, plutôt que l'inverse. La Chine, elle, est dirigée par un gouvernement communiste totalitaire qui se soucie peu des droits de la personne — en fait, il ne se soucie pas vraiment de grand-chose —, et qui peut exploiter ses travailleurs pendant très longtemps à la pointe du fusil, plutôt que de leur permettre de profiter de l'enrichissement du pays. Le gouvernement chinois n'a pas à se préoccuper de la répartition des richesses que nous prenons pour une évidence sous nos latitudes, mais nous devons tout de même commercer avec la Chine. Qu'est-ce que les Chinois attendent de nous, outre nos ressources naturelles? Que pourrait-on fabriquer, ici, pour créer des emplois et de la richesse chez nous, ainsi que des occasions d'affaires dont les Chinois pourraient bien vouloir?

**M. Evans :** Ce pays qu'est la Chine est tout à la fois « le bon, la brute et le truand ». C'est le pire et le meilleur dans une même incarnation. Si Charles Dickens devait écrire aujourd'hui son roman *Le Conte des deux cités*, il le situerait en Chine qui vit une fantastique transformation industrielle et sociale équivalente à celle qui s'est produite en Angleterre il y a plus de 150 ans, si ce n'est qu'elle intervient dans un seul pays et dans l'espace d'une seule génération. En 1979, quand la Chine était encore une économie autarcique, nous étions loin de nous imaginer ce qu'elle allait devenir. Nous n'aurions pas pu anticiper les changements — certains pour le mieux et d'autres pas — qui se sont produits dans ce pays. La question fondamentale que vous posez est celle que se posent de nombreux Canadiens : ce pays semble être une puissance concurrente très solide à laquelle nous faisons face et il y a lieu de se demander comment nous allons participer à l'essor des marchés? C'est là que la porte d'entrée devient essentielle. Les fabricants canadiens peuvent confier leurs produits aux travailleurs chinois. Nous aurons besoin de



in a major way in North America. In that context, considering what we want from China and they want from us, they want to invest in our country. The surveys we have done of outward Chinese investment decisions indicate that they want to invest in the natural resources in Canada. Their number one drive, though, is to invest in manufacturing in Canada, particularly in Ontario and Quebec. They are interested, as Japan was 20 years ago, in outward investment as well. I cannot paint any simple picture of pluses and minuses, but it seems to me that our integration with China as part of globalization is no longer out there. It is a day-to-day economic reality for Canadians.

**Senator Tkachuk:** Is all our concentration on China? I think India would be at least as great a partner. Their education system produces outstanding engineers whom they have exported to the United States and who have settled in Silicone Valley. Also, India is a democracy. Should we be focusing as much attention of them?

**Mr. Evans:** I would answer by saying we should focus more attention on India, but not less on China, Japan and Korea. In gateway terms, and Senator Mercer will be especially interested in this, in Halifax they see India as one of their big opportunities for the future. Today, China's manufacturers' exports are about 15 times what India's are, but the Port of Halifax is looking three, five and 10 years down the line. Halifax is closer to the western side of India than is Vancouver. We see a more globalized world as our investment. We have a minister in India now. Our trade relations with India and our exports to India are both jumping very quickly. You have helped us by bringing India into the equation. Our sense of a national gateway strategy is that Halifax and Eastern Canada will be dealing with India as first ports of entry a little bit faster than we think.

**The Chairman:** Thank you very much, gentlemen, for your presence here today. We will certainly include your presentation and answers to our questions in our report.

Senators, the next witness is from the BC Trucking Association, Mr. Paul Landry.

**Paul Landry, CEO, BC Trucking Association:** I appreciate the opportunity to address the committee this afternoon. The BC Trucking Association, BCTA, represents the commercial motor carrier industry in British Columbia. Our association was formed in 1913. Our purposes today are to advise our members on all

chaînes d'approvisionnement efficaces, pas uniquement pour importer des produits finis en provenance de Chine, mais bien pour instaurer une noria afin de transporter des composantes entre nos deux continents. À quoi ressemblera l'industrie automobile dans cinq ou dix ans d'ici? Je dirais que la Chine sera très présente sur le marché nord-américain. Cela étant, que voulons-nous de la Chine et qu'est-ce que pays attend de nous? Eh bien, les Chinois veulent investir chez nous. À en croire les sondages que nous avons réalisés à propos des décisions d'investissement chinois à l'étranger, ces gens-là veulent investir dans les ressources naturelles au Canada. Ce qu'il y a de plus important, cependant, c'est d'investir dans le secteur manufacturier au Canada, surtout en Ontario et au Québec. Les Chinois, tout comme les Japonais il y a 20 ans, veulent investir à l'extérieur. Je ne peux pas ramener toute la question à deux simples colonnes, avec le positif d'un côté et le négatif de l'autre, mais j'ai l'impression que notre intégration avec le marché chinois dans le cadre de la mondialisation ne soulève plus de question. C'est devenu une réalité économique quotidienne pour les Canadiens.

**Le sénateur Tkachuk :** Est-ce que nous concentrons tous nos efforts sur la Chine? J'estime que l'Inde pourrait faire un aussi bon partenaire commercial. Son système éducatif produit des ingénieurs de haut niveau qui se retrouvent aux États-Unis, dans la Silicone Valley. Et puis, l'Inde est une démocratie. Ne pensez-vous pas que nous devrions nous intéresser tout autant à ce pays?

**M. Evans :** Je vous dirais que nous devrions nous intéresser davantage à l'Inde, sans pour autant nous intéresser moins à la Chine, au Japon et à la Corée. Le sénateur Mercer sera tout particulièrement intéressé de savoir qu'en ce qui concerne les portes d'entrée du Canada, Halifax considère l'Inde comme l'un de ses plus gros marchés potentiels de l'avenir. Pour l'instant, les fabricants chinois exportent environ 15 fois plus que les Indiens, mais le port d'Halifax s'attend à ce que les importations indiennes augmentent à termes de trois, cinq et dix ans. Halifax est moins éloignée que Vancouver de la côte occidentale indienne. Pour ce qui est des investissements, le monde est de plus en plus globalisé. Un de nos ministres se trouve actuellement en Inde. Nos relations commerciales avec ce pays et les exportations que nous lui destinons sont en pleine progression. À Halifax, vous nous avez aidé en ramenant l'Inde dans nos calculs. Nous nous disons que, dans le cadre d'une stratégie nationale concernant les ports d'entrée, Halifax et l'Est du Canada offriront, beaucoup plus rapidement que nous le pensons, les premiers ports qui seront reliés avec l'Inde.

**La présidente :** Merci beaucoup, messieurs, de vous être déplacés aujourd'hui. Nous ne manquerons pas de joindre vos exposés et d'intégrer vos réponses à notre rapport.

Sénateurs, le prochain témoin, qui est M. Paul Landry, représente la BC Trucking Association.

**Paul Landry, président-directeur général, BC Trucking Association :** J'apprécie cette occasion de prendre la parole devant le comité. La BC Trucking Association, la BCTA, représente l'industrie du transport routier en Colombie-Britannique. Notre association a été créée en 1913. Notre mission consiste : à renseigner

matters affecting the commercial motor carrier industry, to promote and protect the rights and interests of owners of motor carrier companies, and to promote just and fair regulations and enforcement of those regulations.

We are a broadly based organization. You will note that I refer to motor carriers and not specifically trucking companies. We represent companies hauling every conceivable type of freight requiring road transportation, including manufactured goods, dry and liquid bulk products, forest products, household products, and general freight on both a for-hire and private transport basis. We also represent a broad base of waste management companies, many charter and scheduled bus companies in British Columbia, the ready-mixed concrete transporters, a number of courier companies, and an organization called the Northern BC Truckers Association, which resides in the northeast corner of the province. Some of our companies are among Canada's largest trucking companies, but most are small- to medium-sized enterprises with many family-owned operations. We also have about 250 supplier members that provide goods and services to the trucking and bus industries. Importantly, with respect to this presentation, BCTA represents hundreds of companies that either serve intermodal facilities or have a business relationship with carriers that do.

BCTA is affiliated with similarly constituted trucking associations in other Canadian provinces and with our national body, the Canadian Trucking Alliance, which is based in Ottawa.

We have a great deal of respect for the Greater Vancouver Gateway Council. As a member of the council's board and the executive committee, I want to endorse enthusiastically the council's submission. I was not here for the entire presentation, but I caught quite a bit of the question and answer period at the end.

I will not burden the committee by repeating the important messages that were presented by Mr. Wilds. I would like to use my time today to provide further detail on two issues that were touched on in the council's brief: first, transportation and the environment, specifically in my case trucking and the environment; and second, the stability of trucking services at the ports in the Lower Mainland.

The trucking industry plays a critical role in freight transportation in Canada. We handle about 70 per cent of goods by value that move in Canada over 60 per cent of our trade with the United States. Given the ubiquitous nature of trucking, BCTA believes that the trucking industry has a responsibility and an opportunity to protect the environment and to preserve air quality. For this reason, our association supports the national 14-point action plan that the Canadian Trucking Alliance, CTA, developed in 2006 to contribute to a

nos membres sur toutes les dimensions qui ont une incidence sur le secteur du transport routier; à promouvoir et à protéger les droits et les intérêts des exploitants d'entreprises de transport routier, et à promouvoir la justice et l'équité en ce qui a trait à l'adoption et à l'application de règlements.

Nous sommes une vaste organisation. Vous aurez remarqué que j'ai parlé de transport routier et pas d'entreprises de camionnage. Nous représentons en effet des entreprises qui transportent toutes sortes de marchandises sur les routes, y compris des biens manufacturés, des produits secs ou liquides en vrac, des produits forestiers, des produits ménagers ainsi que de la marchandise générale que ce soit pour compte d'autrui ou pour compte propre. Nous représentons également une large fourchette d'entreprises de traitement de déchets, de nombreuses compagnies de location d'autocar et des sociétés de transport par autobus en Colombie-Britannique, des sociétés de transport de béton prêt à l'emploi, un certain nombre de compagnies de messagerie ainsi qu'une organisation du nom de Northern BC Truckers Association, qui est située dans la partie nord-est de la province. Certaines des sociétés que nous représentons sont parmi les plus grosses entreprises de camionnage, mais la plupart sont des PME familiales. Nous représentons également quelque 250 membres qui fournissent des biens et des services aux secteurs du camionnage et du transport par autobus. Dans le cadre de cette présentation, il convient tout particulièrement de mentionner que la BCTA représente des centaines de sociétés qui font affaires avec des installations intermodales ou qui entretiennent des relations commerciales avec des transporteurs oeuvrant dans ce domaine.

La BCTA est affiliée à des associations de camionnage semblables, dans d'autres provinces, de même qu'à la centrale nationale, l'Alliance canadienne du camionnage, qui a son siège à Ottawa.

Nous avons beaucoup de respect pour le Greater Vancouver Gateway Council. En ma qualité de membre de son conseil d'administration et de son bureau, c'est avec beaucoup d'enthousiasme que je souscris à son exposé de tout à l'heure. Je n'ai pas été ici pendant toute la durée du témoignage du conseil, mais j'ai pu entendre la plupart des questions et des réponses de la fin.

Je ne vais pas embêter le comité en répétant les importants messages que vous a communiqués M. Wilds. J'entends plutôt vous apporter des précisions au sujet de deux grands dossiers dont le conseil traite dans son mémoire : d'abord, le transport — surtout le camionnage en ce qui me concerne —, et l'environnement; deuxièmement, la stabilité des services de camionnage dans les ports du Lower Mainland.

Le secteur du camionnage joue un rôle critique pour transporter les marchandises au Canada. Nous acheminons environ 70 p. 100 de la valeur totale de marchandises transportées au Canada et plus de 60 p. 100 de nos échanges avec les États-Unis. Comme le camionnage est omniprésent, la BCTA estime que ce secteur est à la fois responsable et en mesure de protéger l'environnement et de préserver la qualité de l'air. C'est pour cette raison que notre association appuie le plan d'action national en 14 points qu'a élaboré l'Alliance canadienne

made-in-Canada clean air solution by the federal government. CTA's action plan looks at the entire truck, from the tires to heating and cooling systems and even how the truck is financed, for ways to reduce emissions. According to CTA, implementing the plan would have the combined equivalent impact in terms of air quality and greenhouse gases of removing more than tens of thousands of heavy trucks from Canadian roads.

CTA's 14 action items, which are designed to meet distinct goals, include the following: The first measure is accelerating the penetration of smog-free trucks through tax incentives. If the Canadian trucking fleet were composed entirely of 2007 engine technologies, the air quality impact would be equal to removing more than 90 per cent of today's trucks from the road, hence the importance of providing incentives for trucking companies to acquire new equipment.

Second, we should encourage auxiliary heating and cooling systems, what we call anti-idling technologies, by reinstating Natural Resources Canada's rebate program, which was in place until the last federal budget in 2006. A truck's cab is a driver's workplace where he or she spends a significant amount of time and therefore it must be kept at a comfortable temperature. However, anti-idling technologies make it possible to be comfortable without idling, thereby saving fuel and reducing emissions. Madam Chair, there are details with respect to these propositions in two appendices which I have provided along with my report.

Third, another important aspect of reducing emissions is reducing and controlling truck speeds. Limiting speed reduces fuel consumption, which in turn reduces emissions. I guess that is just common sense. Part of our plan calls for regulated enforcement of truck speeds across Canada.

Fourth, another element of the plan is reducing emissions from all modes by requiring all modes of freight transportation to meet regulated emissions reductions of the same order of magnitude as trucking.

The other issue I want to talk to you about involves the trucking service's stability in the Lower Mainland, particularly in our ports. As I think most of the committee will recall, on June 27, 2005, approximately 1,000 to 1,200 owner-operators contracted to 40 or 50 trucking companies in the Lower Mainland withdrew their services for Lower Mainland containers. Their case, which I think had merit, was they were receiving less than adequate compensation for their services. The remaining 400-plus trucking companies and approximately 6,000 owner-operators

du camionnage, l'ACC, en 2006, à titre de contribution à la solution « canadienne » qu'Ottawa propose d'apporter aux problèmes de la pollution atmosphérique. Le plan d'action de l'ACC appréhende le camionnage dans son intégralité, c'est-à-dire des pneus aux systèmes de chauffage et de climatisation, en passant par le mode de financement des camions afin de réduire les niveaux d'émission. L'ACC estime que la mise en œuvre de ce plan reviendrait, sur le double front de la qualité de l'air et de la réduction des gaz à effet de serre, à retirer plus de 10 000 camions lourds des routes canadiennes.

Voici quelques-unes des mesures que l'on retrouve dans le plan d'action de l'ACC en 14 points, mesures qui sont destinées à répondre à des objectifs distincts : la première consiste à accélérer la mise en circulation de camions ne produisant pas de smog grâce à l'application d'encouragements fiscaux. Si le parc canadien était entièrement composé de camions dotés de moteurs aux normes technologiques de 2007, l'effet sur la qualité de l'air équivaldrait à retirer plus de 90 p. 100 des camions qui roulent actuellement sur nos routes, d'où l'importance de consentir des mesures d'encouragement fiscal aux entreprises de camionnage afin de leur permettre d'acheter du nouveau matériel.

Deuxièmement, nous devrions favoriser l'adoption de systèmes de chauffage et de climatisation auxiliaires, selon une technologie que nous appelons « anti-ralenti », en relançant le programme des remises de Ressources naturelles Canada qui existait jusqu'au dernier budget fédéral de 2006. La cabine du camion est le lieu de travail du routier qui y passe énormément de temps, d'où la nécessité de maintenir cet espace de vie à une température confortable. Les technologies anti-ralenti permettent d'obtenir ce genre de confort sans qu'il soit nécessaire de laisser tourner le moteur au ralenti, ce qui permet donc d'économiser du carburant et de réduire les émissions. Madame la présidente, vous trouverez des précisions au sujet de ces propositions dans les deux annexes qui accompagnent mon mémoire.

Troisièmement, l'autre genre de mesure importante pour lutter contre les émissions de gaz à effet de serre consiste à réduire et à contrôler la vitesse des camions. La limitation de la vitesse permet de réduire la consommation et donc les émissions. Je suppose que c'est du simple bon sens. Notre plan prévoit notamment de réglementer la vitesse de tous les camions au Canada et de faire respecter les limitations.

Quatrièmement, le plan prévoit de favoriser la réduction des émissions de tous les modes de transport de marchandises au Canada en imposant des niveaux de réduction d'émissions qui soient comparables à ceux de l'industrie du camionnage.

Je me propose également de vous entretenir de la stabilité dans le secteur du camionnage, dans le Lower Mainland, et surtout dans nos ports. La plupart d'entre vous se souviendront sûrement que, le 27 juin 2005, quelque 1 000 ou 1 200 propriétaires-exploitants qui travaillaient à contrat pour 40 ou 50 entreprises de camionnage du Lower Mainland ont cessé d'offrir leurs services de transport de conteneurs dans cette région. Ils estimaient, et je juge que c'était en partie fondé, qu'ils ne recevaient pas une rémunération suffisante pour les services

and company drivers transporting containers to and from Lower Mainland ports were not directly involved in the dispute but were intimidated into stopping their services.

BCTA repeatedly urged the provincial and federal governments to deliver a clear public message that intimidation of any kind would not be tolerated and to provide the necessary protection for those who wished to work. In terms of organized labour, we certainly respect the right of any worker to withdraw his or her labour under legal strike conditions and we respect the right of any small business owner to withdraw their services if they feel that they are not being properly compensated. Our concern at the time was simply the intimidation associated with the blockages to access to the port. In any case, provincial policy of the day apparently dictated that a soft approach should be taken for what was largely misunderstood to be a labour dispute. This was not a labour dispute. It was a withdrawal of services by independent contractors. Apparently over the course of the dispute hundreds of millions of dollars were lost and thousands of people and businesses suffered. At the tail end of the discussion with the Greater Vancouver Gateway Council, I had an opportunity to hear about the reputation of the port and the gateway with our overseas customers, and obviously the dispute in 2005 did nothing to enhance our reputation abroad.

In any case, the 2005 dispute was ultimately resolved through the imposition of a memorandum of agreement or MOA on the carriers and owner-operators. The MOA essentially mandated minimum trip rates for owner-operators while indirectly introducing minimum freight charges. This MOA will expire on August 2, 2007, hence the need for some attention to what may transpire at that point.

The 2005 MOA was a product of violence and intimidation, and BCTA's concern is that similar tactics may be used to achieve a renewal of the MOA in 2007, in particular a renewal of the owner-operator compensation schedule it contains. The Vancouver Port Authority has already announced that it does not intend to establish trip rates or other compensation for container truckers, and the Vancouver Port Authority will not continue, extend, or replace this agreement.

As a representative of many trucking companies that service the Port of Vancouver and that are affected by the intermodal operations of the port, it is our view that an early announcement by the federal government of their intentions are would reduce uncertainty amongst the various stakeholders. In BCTA's view, the marketplace should establish compensation rates for owner-operators as it does for other sectors and for other market

offerts. Plus de 400 autres entreprises de camionnage et quelques 6 000 propriétaires-exploitants ou chauffeurs salariés assurant des services de livraison et de prise en charge de conteneurs dans les ports du Mainland n'étaient pas directement concernés par ce différend, mais à force d'intimidation, ils ont dû interrompre leurs services.

La BCTA a régulièrement exhorté les gouvernements provincial et fédéral à déclarer publiquement et clairement que les intimidations de ce genre ne seraient pas tolérées et à assurer la protection de ceux qui voudraient continuer de travailler. Nous respectons bien sûr le droit de n'importe quel travailleur syndiqué de ne plus offrir ses services en situation de grève légale et nous respectons aussi celui des petits entrepreneurs de faire la même chose s'ils estiment qu'ils ne sont pas suffisamment payés. À l'époque, nous étions simplement préoccupés par le genre d'intimidation que nous avons constaté au niveau des barrages bloquant l'accès au port. Quoi qu'il en soit, il semble que le gouvernement provincial avait alors pour politique de traiter en douceur ce que tout le monde avait essentiellement interprété, mais à tort, comme étant une grève. Or, il ne s'agissait pas d'une grève, mais plutôt d'une interruption de service par des entrepreneurs indépendants. Il semble qu'à cause de ce conflit, des centaines de millions de dollars ont été perdus et que des milliers de gens ainsi que des entreprises ont souffert de la situation. Dans vos derniers échanges avec le Greater Vancouver Gateway Council, j'ai entendu que la réputation du port et de la porte d'entrée n'était pas reluisante auprès de nos clients outre-mer, et il est évident que le conflit de 2005 n'a rien fait pour l'améliorer.

Quoi qu'il en soit, le conflit de 2005 a finalement été réglé par l'imposition d'un protocole d'entente entre les transporteurs et les propriétaires-exploitants. Celui-ci a imposé le versement d'un taux minimum par voyage aux propriétaires-exploitants tout en provoquant indirectement une augmentation du taux minimal de fret. Comme ce protocole d'entente expirera le 2 août 2007, il convient tout de suite de s'intéresser à ce qui risque de se produire à ce moment-là.

Le protocole d'entente de 2005 a été arraché à force de violence et d'intimidation, et la BCTA craint que le même groupe de camionneurs n'aient recours à des tactiques semblables pour obtenir le renouvellement de ce protocole d'entente en 2007, surtout en ce qui concerne le barème de rémunération des propriétaires-exploitants. L'administration du port de Vancouver a déjà annoncé qu'elle n'a pas l'intention d'imposer un tarif minimum par voyage ni d'autres formes d'indemnité pour les chauffeurs de camion porte-conteneurs, ni de continuer, d'étendre ou de remplacer ce protocole.

En qualité d'organisme représentant un grand nombre d'entreprises de camionnage qui travaillent pour le port de Vancouver et qui sont touchées par les activités intermodales du port, la BCTA estime que, si Ottawa faisait rapidement connaître ses intentions, les différents intervenants sauraient de quoi il retourne. La BCTA juge que c'est le marché qui devrait fixer les barèmes de rémunération des propriétaires-exploitants, comme

participants. Moreover, the circumstances that led to the imposition of the memorandum of agreement in 2005 have changed.

I will cite a few examples. The Vancouver Port Authority has modified its truck licensing system for operators to recognize a more stable business model, which is company-owned equipment and employee drivers, where the issue of unpaid time is basically taken out of the equation. Over time, owner-operators will play less of a role in this sector. Only companies with company-owned equipment are able to apply for a licence, although the other companies have been grandfathered. Second, there is a general recognition amongst the various port stakeholders that more must be done to improve operational efficiency for trucking companies, owner-operators and drivers, and some of this has begun to occur. For example, the terminals have increased their hours of operation for truck gates or access to their terminals, new and improved truck reservation software is being introduced, and finally additional equipment is being deployed to handle the containers at the terminals. Third, the establishment of a Lower Mainland container stakeholders forum by the Honourable David Emerson and the Honourable Kevin Falcon has created an opportunity for stakeholders to discuss concerns, identify agreed-upon problems, and develop solutions in a constructive fashion. Fourth, under the auspices of the forum, the provincial government has developed an educational tool that will allow owner-operators and prospective owner-operators to understand their costs and thus develop an understanding about the minimum compensation necessary to provide services. Finally, there has been a degree of penetration by organized labour, which has organized some of the owner-operators in the sector, thereby creating a more level playing field through the imposition of contracts. To a certain extent, contracts have come in to replace what the MOA was designed to accomplish.

Given these circumstances, the calming effect of the MOA or a like instrument in our view is no longer necessary. Maintaining the MOA would send the inappropriate message that small business owners such as owner-operators need not be responsible for determining their own destinies.

In summary, due to significant economic and other impacts, a recurrence of the 2005 port dispute must be prevented. In addition to the federal government announcing its intent not to support a continuation of the MOA, we believe that it is of the utmost importance that the federal and provincial governments collaborate to exercise swift, certain and severe enforcement of the law in the event of a dispute, to not employ any other form of economic regulatory intervention to mollify

c'est le cas dans les autres secteurs et pour les autres participants au marché. Qui plus est, la situation d'aujourd'hui n'est plus comparable à celle qu'elle était à l'époque où le protocole d'entente a été imposé, c'est-à-dire en 2005.

Je vais vous donner quelques exemples. Premièrement, l'administration du port de Vancouver a modifié son système d'octroi de licence pour les exploitants afin de favoriser un modèle d'entreprise plus stable où les compagnies possèdent le matériel et où les chauffeurs sont des employés, ce qui permet dès lors d'éliminer le problème des temps morts non payés. Avec le temps, les propriétaires-exploitants seront appelés à jouer un rôle de moins en moins important dans ce secteur. Seules les entreprises possédant leur propre matériel peuvent demander une licence, bien que les autres disposent de droit acquis. Deuxièmement, les différents intervenants du port s'entendent pour reconnaître qu'il convient de faire plus pour améliorer l'efficacité avec laquelle les donneurs d'ordre utilisent les sociétés de camionnage, les propriétaires-exploitants et les chauffeurs, processus qui est d'ailleurs déjà enclenché. Par exemple, les gares routières de marchandises ont décidé de prolonger leurs heures d'ouverture pour l'accès aux portes de chargement, elles se sont dotées de nouveaux logiciels, plus perfectionnés, de réservation des camions et, enfin, elles ont acheté du matériel supplémentaire de manutention des conteneurs. Troisièmement, grâce à la création de la tribune des intervenants du transport de conteneurs dans le Lower Mainland, sous l'impulsion de l'honorable David Emerson et de l'honorable Kevin Falcon, tous les intervenants du milieu ont maintenant la possibilité de parler de ce qui les préoccupe, de trouver des solutions à un ensemble de problèmes communs et cela de façon constructive. Quatrièmement, sous les auspices de cette tribune, le gouvernement fédéral a conçu un outil éducatif grâce auquel les propriétaires-exploitants actuels et futurs pourront avoir une meilleure idée de leurs frais d'exploitation et seront donc en mesure de mieux définir la rémunération minimale qu'ils devront exiger pour leurs services. Enfin, nous avons assisté à une certaine syndicalisation des propriétaires-exploitants qui a permis d'instaurer des règles du jeu plus équitables à la suite de l'imposition des contrats. Dans une certaine mesure, ces contrats sont en train de remplacer ce que prévoyait le protocole d'entente.

Compte tenu de tout cela, l'effet lénifiant du protocole d'entente ou d'instruments de ce genre n'est plus, selon nous, nécessaire. Le maintien du protocole d'entente reviendrait à dire, à tort, que les entrepreneurs, comme les propriétaires-exploitants dans le secteur du camionnage, ne sont pas assez responsables pour assumer leur propre destin.

Je terminerai en disant qu'à cause de ses effets économiques et autres très importants, il faut éviter que le conflit de travail de 2005 se répète. Outre que le gouvernement fédéral devrait annoncer son intention de ne pas appuyer la prorogation du protocole d'entente, nous estimons qu'il est de la plus haute importance : que les gouvernements fédéral et provincial collaborent pour faire en sorte que la loi soit appliquée rapidement, de façon univoque et avec sévérité en cas de conflit

law-breakers, and continue to support operational improvements at the Lower Mainland ports.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Landry. The Port of Vancouver now uses a Web reservation system at its container terminals, which is helping them to achieve their goal of a 20-minute truck turnaround time. Do you know of any other initiative like that one that could help achieve a more productive truck turnaround time?

**Mr. Landry:** As I alluded to, I think the acquisition of equipment to service trucks would help. Improvements could be made to the reservation system to allow trucking companies to both drop off and pick up containers or to pick up and drop off containers all in one reservation. That would be very helpful. Continuing extended gate hours would be helpful. Ensuring that there are sufficient workers at the terminals to service the trucks is important as well. I think that all of those issues are recognized by the terminals and they are working hard to ensure that productivity improvements occur.

**The Chairman:** The majority of shippers like trucks because they offer flexibility and time advantages. Trucking is a door-to-door service and is much faster than rail. However, long-distance trucking has killed employment. At the same time, truck driving is not considered skilled employment with respect to immigration. Individuals promise and some do put together a program to bring in special employee groups. Saskatchewan did this and brought in 150 truckers and their families from Britain. Apparently it has worked out quite well. What are your views regarding immigration and skilled employment issues related to long-distance trucking?

**Mr. Landry:** Long-distance trucking is certainly the area where we are experiencing the greatest shortfall of professional truck drivers. Our view is that the immigration of skilled truck drivers from other countries can and should play at least a small role in dealing with our potential shortage, but we also believe that the investment needs to be made at home. We need to promote our industry to people who might not be aware of the potential for earning a good income. We believe that we have to improve working conditions as well as compensation for drayage workers in our industry. We need to improve training for workers as well, which our association is working on aggressively in our strategic plan. We see immigration as being supplemental in a very small way. There may be areas in the province experiencing a shortage for which there is no other solution but to bring in workers from abroad, but there may be a surplus of workers in the Lower Mainland. I will be candid: we think surplus is part of the problem in terms of competitive pressures in that market. The Lower Mainland is an attractive place to be — you are home

de travail; que ces deux ordres de gouvernement ne recourent pas à une autre forme d'intervention réglementaire économique visant à calmer ceux qui enfreignent la loi, et qu'ils continuent à appuyer les améliorations opérationnelles apportées aux ports du Lower Mainland.

**La présidente :** Merci beaucoup, monsieur Landry. Le port de Vancouver utilise à présent un système de réservation sur Internet grâce auquel ses terminaux à conteneurs atteignent leurs objectifs de 20 minutes par rotation de camion. Êtes-vous au courant d'autres initiatives de ce genre qui seraient susceptibles d'améliorer la productivité du transport par camion en réduisant les temps de rotation?

**M. Landry :** Comme je le disais, je pense que l'achat de machines pour charger et décharger les camions aiderait beaucoup. On pourrait aussi améliorer le système de réservation afin que les entreprises de camionnage qui déposent les conteneurs après en avoir livrés, ou vice-versa, puissent planifier ces deux types d'opération dans le cadre d'une seule et même réservation. Ce serait très utile. Le maintien des heures d'ouverture prolongées serait aussi utile. Il serait très important de s'assurer qu'il y a un nombre suffisant de travailleurs dans les terminaux pour charger et décharger les camions. Je pense que les terminaux à conteneurs sont conscients de tous ces problèmes et qu'ils travaillent très fort pour parvenir à améliorer la productivité.

**La présidente :** La majorité des expéditeurs aiment les camions, parce qu'ils sont synonymes de souplesse et de rapidité. Le camionnage, beaucoup plus rapide que les chemins de fer, permet un service de type porte-à-porte. Toutefois, le camionnage sur longue distance a tué l'emploi, ce qui n'empêche que les services de l'immigration ne considèrent pas que le camionnage correspond à des emplois qualifiés. Des particuliers se sont engagés à mettre sur pied un programme afin d'attirer des groupes d'employés spéciaux, et certains ont tenu promesse. C'est ce qui s'est passé en Saskatchewan qui a attiré 150 camionneurs avec leurs familles de Grande-Bretagne. Apparemment, la formule a plutôt bien fonctionné. Que pensez-vous de ces questions d'immigration et d'emploi qualifié en ce qui concerne le camionnage sur longue distance?

**M. Landry :** C'est sans doute dans le domaine du camionnage sur longue distance que nous manquons le plus de chauffeurs professionnels. Nous sommes d'avis que des chauffeurs de camion qualifiés, venant d'autres pays, pourraient et devraient nous permettre de régler en partie les pénuries éventuelles, mais nous sommes également convaincus qu'il va falloir faire des investissements sur ce chapitre au Canada. Il nous faut promouvoir notre industrie auprès de ceux qui estiment que ce métier n'est peut-être pas rémunérateur. Nous pensons qu'il va falloir améliorer les conditions de travail, de même que le salaire des travailleurs de l'industrie du camionnage. Il faudra améliorer la formation de ces gens-là, ce que notre association a entrepris de faire de façon résolue dans son plan stratégique. Pour nous, l'immigration ne peut que nous amener à un petit complément de main-d'œuvre. Il y a peut-être des régions dans cette province où il y a des pénuries et pour lesquelles l'immigration sera la seule solution, mais il peut aussi y avoir un excédent de chauffeurs routiers dans le Lower Mainland. Je vais être franc avec vous.

every night and you work Monday to Friday — but there just is not enough work for everybody. We are talking to the federal and provincial governments about the possibility of determining why it is the workers are not looking at other markets and what it would take to incent those workers to go elsewhere. Perhaps we need drivers for cross-border activities, for example. Perhaps there are language or documentation issues. I am not sure, but we need to find out what the problem is so that we can assist workers to transition to markets that are more robust.

**Senator Tkachuk:** You mentioned work stoppage in 2005 by 1,000 to 1,200 owner-operators contracted to 40 or 50 trucking companies. Were those owner-operators and those 40 or 50 trucking companies part of your association?

**Mr. Landry:** Some of the trucking companies are. The owner-operators are not, because by and large we represent trucking companies rather than owner-operators or employee drivers.

**Senator Tkachuk:** What was the issue with those 40 or 50 trucking companies that affected those owner-operators versus the other trucking companies that also had owner-operators?

**Mr. Landry:** Those 40 to 50 companies were responsible for probably 60 per cent or 70 per cent of the movements. They did very little other than offer drayage services, and by and large the model they used for their operations involved subcontractors, the owner-operators. The issue that was central to the dispute was that the carriers felt that they could not get sufficiently high rates from their customers in order to provide the owner-operators with the kind of revenue stream they wanted. In other words, the rates were too low. There is some legitimacy to that. The other 400 companies were involved in a variety of long-haul carriers that were serving the port irregularly. Maybe once or twice a day they would go in rather than 40 or 50 movements, or they were involved in the de-stuffing operations. The container would come to them by way of a drayage carrier, the container would be de-stuffed, and it would go out in a variety of directions, perhaps some to the U.S., some to Western Canada. All of these were affected by the work stoppage. Many of the carriers that were serving the port that were not involved in this dispute used a different model for compensation. In some cases they had owner-operators, but they paid the owner-operators by the hour, so if the owner-operator got stuck in a lineup somewhere, he or she was still getting paid, so that was not the source of irritation. Many of those companies had company-owned equipment and employee drivers. Again, the employee driver would be compensated if the driver was stuck in a lineup. The central issue was that because of productivity issues at the port, because of delays getting in

Nous pensons que le problème tient, en partie, à un surcroît de chauffeurs à cause des pressions compétitives que cela exerce sur le marché. Le Lower Mainland est une région où il fait bon travailler — on rentre chez soi tous les soirs et on travaille du lundi au vendredi —, mais il n'y a pas assez de travail pour tout le monde. Nous sommes actuellement en discussion avec les gouvernements fédéral et provincial pour essayer de comprendre pourquoi les travailleurs du secteur ne s'intéressent pas à d'autres marchés et pour déterminer ce qu'il faudrait pour les inciter à ne pas rester collés sur le Lower Mainland. Nous devrions peut-être, par exemple, affecter une partie de ces chauffeurs aux activités transfrontières. Il est possible qu'il y ait des problèmes de langue ou de papiers. Je n'en suis pas sûr, mais nous devons savoir où se situe le problème pour pouvoir aider les travailleurs à passer sur des marchés plus porteurs que le nôtre.

**Le sénateur Tkachuk :** Vous avez parlé de l'arrêt de travail, en 2005, de 1 000 à 1 200 propriétaires-exploitants qui travaillaient à contrat pour quelque 40 ou 50 entreprises de camionnage. Est-ce que ces propriétaires-exploitants et ces 40 ou 50 entreprises de camionnage font partie de votre association?

**M. Landry :** C'est le cas pour certaines des entreprises de camionnage, mais pas pour les propriétaires-exploitants, parce que nous représentons essentiellement des entreprises de camionnage et non des propriétaires-exploitants ou des chauffeurs salariés.

**Le sénateur Tkachuk :** Quel problème ces 40 ou 50 entreprises de camionnages avaient-elles rencontré pour que les propriétaires-exploitants en subissent les conséquences, par rapport aux autres sociétés qui, elles aussi, engageaient des propriétaires-exploitants?

**M. Landry :** Les 40 ou 50 entreprises concernées assuraient sans doute 60 ou 70 p. 100 de l'activité. Elles fonctionnaient essentiellement au factage et avaient pour cela presque toutes recours à des sous-traitants, c'est-à-dire aux propriétaires-exploitants. Le problème, qui s'est retrouvé au cœur du conflit, c'est que les transporteurs estimaient que leurs clients ne leur versaient pas des tarifs assez élevés pour qu'ils puissent eux-mêmes consentir aux propriétaires-exploitants le genre de rémunération qu'ils réclamaient. Autrement dit, les prix étaient trop bas. Le mouvement entrepris par la suite avait donc une certaine légitimité. Quant aux 400 autres entreprises, elles offraient toute une gamme de services sur longue distance en plus de participer occasionnellement aux activités portuaires. Autrement dit, leur camion allait au port une ou deux fois par jour, plutôt que 40 ou 50 fois comme les autres, et certaines prenaient part aux opérations de dépotage. Dans ce cas, le conteneur est livré par un transporteur qui fonctionne au factage, il est dépoté et son contenu prend différentes directions, une partie aux États-Unis, et une autre dans l'Ouest du Canada, par exemple. Toutes ces entreprises ont subi les conséquences de l'arrêt de travail. Beaucoup de ces transporteurs qui travaillaient pour le port et qui n'étaient pas partie à ce conflit appliquaient un modèle de rétribution différent. Dans certains cas, elles employaient des propriétaires-exploitants, mais elles les rémunéraient à l'heure, si bien que si le chauffeur indépendant se retrouvait bloqué à faire la queue quelque part, il était rémunéré. Cet aspect n'était donc pas une source d'irritant. Beaucoup de ces autres entreprises

and out, and because of congestion in the Lower Mainland, it was difficult for the owner-operators to make a good living if they were not compensated for their time, which is not part of that model. That basically is the difference. Many companies were ready, willing and able to provide services but were prevented from doing so.

**Senator Tkachuk:** You mentioned your concern that because this memorandum of agreement will run out in August of 2007 that kind of action could take place again. Are negotiations going on to between the companies and the owner-operators to prevent that? Will a new memorandum of understanding take place that will be conciliatory and that the two sides will agree to, or will it have to be imposed?

**Mr. Landry:** I am not aware of any formal discussions happening between the company owner group and the owner-operators. We do not get involved in labour. We represent our members on public policy issues. We were not a party to any of that in 2005 and we are not today. I think the marketplace is changing. More and more companies, by virtue of the licensing system as well as to emphasize stability, are changing to the company-owned equipment with company driver model. If I were to speculate, I would say that things are probably running very late in the game in terms of the discussions that should be taking place between those parties.

**Senator Mercer:** You may not be involved in the negotiations directly, but your members are. It is not that big a community that you would not hear of talks happening. To your knowledge, are there talks happening?

**Mr. Landry:** To my knowledge, talks are not happening.

**Senator Mercer:** Well, I think that goes back to our previous witness and the matter of the port's reputation.

I have two quick questions. Is the Web reservation that the chair described in her question alleviating some of the problems that this group of people apparently had back when you had this dispute?

**Mr. Landry:** Yes, I think it is alleviating some problems. There are still issues with the reservation system, but it is definitely the direction to go in, and I think it is helping quite a bit. I cannot put a number on that. I cannot be precise. There is some resistance to using the reservation system. There are still games being played regarding the reservation system, but I think the terminals are rapidly moving towards getting some of those issues under control.

possédaient leur propre matériel et employaient des chauffeurs salariés. Là aussi, ces gens-là étaient indemnisés s'ils restaient bloqués dans une queue. Le fond du problème était donc le suivant : à cause des problèmes de productivité au port, à cause des délais à l'arrivée et au départ et à cause de la congestion de la circulation dans le Lower Mainland, les propriétaires-exploitants avaient du mal à tirer un revenu satisfaisant parce qu'ils n'étaient pas indemnisés pour le temps passé sur la route, ce calcul ne faisant pas partie du modèle retenu. C'était ça la différence essentielle. Beaucoup de compagnies étaient prêtes à offrir le service, et elles en avaient les moyens, mais elles en ont été empêchées.

**Le sénateur Tkachuk :** Vous avez dit craindre que ce genre d'action se reproduise, parce que ce protocole d'entente arrivera à expiration en août 2007. Est-ce que des négociations ont été engagées entre les entreprises de camionnage et les propriétaires-exploitants pour éviter ce genre de problème? Va-t-on adopter, par accord des deux parties, un nouveau protocole d'entente dont le texte serait plus conciliant, ou va-t-il falloir en imposer un?

**M. Landry :** À ce que je sache, je ne pense pas que le groupe de propriétaires et les propriétaires-exploitants ont entamé des discussions officielles à ce sujet. Nous ne nous mêlons pas de relations industrielles. Nous représentons nos membres au sujet de questions de politique publique. Nous n'avons pas pris part à ce qui s'est passé en 2005 et nous ne sommes pas plus concernés aujourd'hui. Je crois que le marché est en train de changer. Étant donné le nouveau système d'octroi de licence qui vise à stabiliser le secteur, de plus en plus d'entreprises adoptent le modèle selon lequel elles possèdent leur matériel et engagent des chauffeurs salariés. S'il me fallait conjecturer, je dirais qu'il est sans doute trop tard maintenant pour que les deux parties entament des discussions.

**Le sénateur Mercer :** Vous pouvez toujours ne pas participer directement à ces négociations, mais il se trouve que vos membres, eux, y participent. Vous n'êtes pas assez nombreux pour ne pas entendre parler de ce qui se passe. Alors, selon vous, est-ce qu'il y a des négociations en cours?

**M. Landry :** Pas à ma connaissance.

**Le sénateur Mercer :** Eh bien, je crois que cela nous ramène à ce que disait le témoin précédent à propos de la réputation du port.

J'ai deux petites questions à vous poser. Est-ce que les réservations par Internet, dont la présidente a parlé dans sa question, permettent d'alléger une partie des problèmes que ces gens-là éprouvaient apparemment à l'époque du conflit?

**M. Landry :** Oui, je pense que le système permet d'alléger une partie des problèmes. Tout n'est pas parfait, mais c'est la direction qu'il faut prendre et je pense que ce système aide beaucoup. Je ne pourrais pas chiffrer avec précision ce que cela représente. Il y a eu des résistances à utiliser ce système et il y en a encore qui jouent des jeux sur le thème de la réservation, mais je pense pouvoir dire que les terminaux vont, très vite, parvenir à maîtriser les problèmes qui demeurent.



**Senator Mercer:** I imagine someone will always look for a way around it.

**Mr. Landry:** Exactly.

**Senator Mercer:** With respect to immigration, I know in my province of Nova Scotia there is a quite a shortage of truck drivers, and we have had difficulties with immigration officials because they do not consider driving a truck to be a skill. They obviously have not tried it. Did I hear you say that you think there is an oversupply of drivers in Vancouver servicing the port as opposed to long haul?

**Mr. Landry:** Yes, although I am afraid my analysis probably is not all that scientific. Our association issues port security passes on behalf of our industry, and you must have a pass in order to access the port. We have issued in excess of 11,000 passes in three years.

**Senator Mercer:** Are there 11,000 trucks coming in and out of those ports?

**Mr. Landry:** I can only look at what we have done, but you are absolutely right. Today there are not. At any given time there may be a few thousand. Some of those port passes would be for long-haul carriers. Some of the passes would be issued to people who are servicing refrigerated units and so on. You need a pass regardless of whether or not you are a driver. Our sense is that during the last dispute something like 8,000 or 9,000 port passes had been issued. It was probably about 8,000. Yet there were 1,100 or 1,200 drivers out, so my sense is that there were quite a number who were ready, willing and able to hop in a truck and provide services.

**Senator Mercer:** Are the passes date sensitive? Do they expire?

**Mr. Landry:** They are for a five-year term.

**Senator Mercer:** From a security point of view, to have 11,000 people with passes having access to the port and not have any idea whether the passes are all being used is an issue. Is there an electronic reader of the passes as people enter the facility?

**Mr. Landry:** There are readers, yes.

**Senator Mercer:** Is there a visual checking of a driver's picture on his pass and the face on him?

**Mr. Landry:** Under certain circumstances there are visual checks and there may be spot checks, or depending on the security level there may be checks, but it is primarily a gate system.

**Le sénateur Mercer :** J'imagine qu'il y en a toujours qui essaient de contourner le système de réservation.

**M. Landry :** C'est cela.

**Le sénateur Mercer :** Pour en revenir à la question de l'immigration, il se trouve que la Nouvelle-Écosse connaît une importante pénurie de chauffeurs de camion et que nous avons eu de la difficulté avec les responsables des services de l'immigration qui ne considèrent pas qu'être routier est une qualification professionnelle. À l'évidence, ils n'ont pas essayé d'attirer cette catégorie de travailleurs. Vous ai-je bien entendu dire qu'il y avait un sureffectif de chauffeurs à Vancouver pour les opérations portuaires, mais qu'il en manquerait dans le camionnage sur longue distance?

**M. Landry :** Oui, mais je crains que mon analyse ne soit pas du tout scientifique. Notre association est chargée d'émettre les laissez-passer de sécurité pour l'accès au port, pour le compte de notre industrie, parce qu'il faut posséder un laissez-passer pour pouvoir rentrer sur les terrains des ports. Nous en avons émis plus de 11 000 en trois ans.

**Le sénateur Mercer :** Y a-t-il 11 000 camions qui entrent et sortent de ces ports?

**M. Landry :** Je ne peux que vous citer les statistiques de ce que nous avons fait, mais vous avez tout à fait raison. Aujourd'hui, il n'y en a pas autant. Il n'y en a eu, en permanence, que quelques milliers à la fois. Une partie de ces laissez-passer d'accès au port a sans doute été remise à des transporteurs sur longue distance. Une autre partie a été émise à du personnel d'entretien des unités réfrigérées, par exemple. Il faut en effet un laissez-passer pour entrer aux ports, même si l'on n'est pas chauffeur. Nous estimons qu'à l'occasion de ce conflit en 2005, il y avait en circulation 8 000 ou 9 000 laissez-passer donnant accès au port. Disons que c'était sans doute 8 000. Comme 1 100 ou 1 200 chauffeurs étaient en arrêt de travail, j'ai donc l'impression que beaucoup d'autres étaient prêts et en mesure de sauter dans un camion pour offrir leurs services.

**Le sénateur Mercer :** Est-ce que ces laissez-passer ont une validité limitée? Ont-ils une date d'échéance?

**M. Landry :** Ils sont valables cinq ans.

**Le sénateur Mercer :** Du point de vue de la sécurité, vous nous dites que 11 000 laissez-passer ont été remis pour permettre l'accès au port, mais il y a un problème si vous ne savez pas si tous les laissez-passer sont utilisés. Ces laissez-passer sont-ils lus par des lecteurs électroniques à l'entrée?

**M. Landry :** Oui.

**Le sénateur Mercer :** Y a-t-il des vérifications visuelles de l'identité des chauffeurs, d'après les photos des laissez-passer?

**M. Landry :** Dans certaines circonstances, il y a effectivement des vérifications visuelles et il y a aussi des vérifications aléatoires, le tout dépendant du niveau de sécurité, mais la plupart du temps, c'est simplement le système d'ouverture de la barrière par carte qui est utilisé.

**Senator Mercer:** Do you think that the five-year time period for the pass is too long?

**Mr. Landry:** We asked for that term simply because of the imposition it would be on truck drivers, particularly long-haul truck drivers, so secure passes because an application has to be made. From a security standpoint, I cannot really comment on that. We view ourselves essentially as an issuer. We do not make the rules. We do not enforce the rules. If someone comes in and applies and they meet all of the criteria, then we issue the pass. As I say, for a driver coming in from Saskatchewan once a month to serve the port, we felt it would be a real imposition to have a driver apply for a pass every year or every two years.

**Senator Mercer:** Perhaps it should be based on usage. You have regular usage. Even only once a month from Saskatchewan or Manitoba is regular usage. If someone has a pass that has not been used for an extended period of time, one would think that there would be a way of upholding that pass. We have all been concerned about security at the ports, and there is all kinds of bad things that can happen when bad people get in there. Anyway, enough of that.

I started to ask about your third recommendation, controlling truck speeds. While environmentally sound, is it economically sound from the point of view of long-haul trucking? You are a long-haul trucker. You make time when you can. Going across the Prairies you can make good time because there are no hills. Going through the Rockies a different story; it is rather hilly country. Is it economically sound as well as environmentally sound?

**Mr. Landry:** Yes, absolutely. You can reduce your fuel bill by about 10 per cent by reducing your speed by an equivalent amount. Fuel can represent as much as 40 per cent of a carrier's operating costs. It is not quite a one-to-one relationship, but you can save fuel. Yes, you spend more time on the road, but fuel consumption is reduced, safety improves and emissions are reduced.

**Senator Adams:** This committee did a study of truck drivers across Canada about ten years ago especially about safety and long driving. In Canada, as a long-haul driver you can drive up to about 12 hours. In the United States, it is only about nine hours. At that time there was also a study about a problem with alcohol and drugs. They said that unions are not allowed to have drug testing because of drunk drivers. After we did that study, they had a policy, and now they had to bring in 150 drivers from New York or somewhere. Have you had problems with

**Le sénateur Mercer :** Ne trouvez-vous pas trop longue la période de validité de cinq ans?

**M. Landry :** Nous avons réclamé ce genre de délai de validité parce que, sinon, ce serait très compliqué pour les chauffeurs de camion, surtout ceux qui font du transport sur longue distance, parce qu'il faut déposer une demande afin d'obtenir un tel laissez-passer. Je ne peux pas vous parler de ce qu'il en est du point de vue de la sécurité. Nous nous considérons comme de simples émetteurs de cartes d'accès. Ce n'est pas nous qui établissons les règles, et nous ne les faisons pas non plus respecter. Tous ceux qui font une demande et qui répondent aux critères établis reçoivent un laissez-passer. Comme je le disais, nous estimons que, dans le cas du chauffeur venant de la Saskatchewan une fois par mois pour rentrer dans le port, ce serait beaucoup exiger que de lui imposer de demander un laissez-passer tous les ans ou tous les deux ans.

**Le sénateur Mercer :** Peut-être faudrait-il fonder ce délai sur l'usage. Cela dépendrait d'un usage régulier. Même le chauffeur venant une fois par mois de la Saskatchewan ou du Manitoba en ferait un usage régulier. On aurait pu imaginer possible de rapatrier un laissez-passer n'ayant pas été utilisé pendant longtemps. Nous avons tous été préoccupés par les problèmes de sécurité dans les ports et ce genre de faille permet à des personnes mal intentionnées de pénétrer dans les ports. Bref, arrêtons-nous là.

J'avais commencé à vous parler de votre troisième recommandation, c'est-à-dire la limitation de la vitesse des camions. Bien que celle-ci paraisse raisonnable sur le plan environnemental, pensez-vous qu'elle le soit sur le plan économique dans le cas du camionnage sur longue distance? Un chauffeur routier sur longue distance gagne du temps chaque fois qu'il le peut. Quand il traverse les Prairies, il peut effectivement gagner beaucoup de temps, parce qu'il n'y a pas de collines. En revanche, dès qu'il attaque les Rocheuses, c'est une autre histoire, parce que ça grimpe. Alors, pensez-vous que ce soit aussi raisonnable du point de vue économique que du point de vue environnemental?

**M. Landry :** Tout à fait. Il est possible de réduire sa facture de carburant de 10 p. 100 environ quand on réduit la vitesse d'autant. Le carburant peut représenter jusqu'à 40 p. 100 des frais d'exploitation d'un transporteur. Les économies ne sont pas toujours proportionnelles à la diminution de la vitesse, mais il est possible d'économiser du carburant dans tous les cas. C'est vrai qu'on passe plus de temps sur la route, mais on réduit la consommation de carburant, on améliore la sécurité et on diminue les émissions.

**Le sénateur Adams :** Notre comité avait étudié l'industrie du camionnage au Canada il y a une dizaine d'années, surtout sous l'angle de la sécurité et des longues heures de conduite. Au Canada, les chauffeurs routiers sur longue distance peuvent devoir tenir le volant 12 heures d'affilée. Aux États-Unis, ils sont limités à neuf heures. À l'époque, il y a également eu une étude sur les problèmes que constituent l'alcool et la drogue. Nous avons appris que les syndicats n'étaient pas autorisés à faire subir des tests de dépistage de drogue aux chauffeurs. Après cette étude,

hiring people, with finding drivers, because of drug or alcohol problems? Is that where they had to bring immigrants to come here and drive in Canada?

**Mr. Landry:** Senator, I am sorry, I am not sure I understand the question.

**Senator Adams:** If you are a truck driver, you are going to be driving for the association or your union. At that time there was a study on safety and maybe driving 12 hours is too long and drivers get tired and maybe get into an accident. In the meantime the union says they take drugs and all, and drivers according to organizations said you cannot touch me and smoke marijuana or something like that. At your organization, do you have a problem kind of policy?

**Mr. Landry:** Yes, as a matter of fact. As of January 1 this year new hours of service regulations came into place which have changed us from 15 hours on duty after which eight hours must be taken off duty to 14 hours on duty after which 10 hours must be taken off duty. The amount of time that a driver can drive has been constrained. There are other constraining features associated with the new hours of service regulations that will, we think, create more problems in terms of finding qualified drivers. We estimate that it will take upwards of 5 per cent more drivers to accommodate the new rules.

With respect to your question on drugs, drug and alcohol testing is mandated if you cross the border and go into the United States. U.S. rules require that 50 per cent of drivers in the driver pool get tested at least annually for drugs and 10 per cent for alcohol — I think those are the numbers — and those are random tests. Our position is that similar provisions should be required in Canada for safety reasons. The good news is that with the testing of drivers crossing the border, and there are literally tens of thousands of drivers who cross the border, the number of positive tests for drugs or alcohol is miniscule. It is a very small percentage, so there is no evidence, at least in terms of cross-border drivers, that that is an issue.

**Senator Eyton:** Business is growing rapidly. Are your association members in the place where they can increase their numbers and become more efficient so that they can readily handle the volume of business as it grows?

**Mr. Landry:** I think we are going to be challenged in terms of human resources. We will have to work hard in competition with other industries to secure the personnel that we require. In every other respect, equipment and so on, we are in good shape, so there is plenty of opportunity to expand. One issue we also have to deal with is the impact that systemic congestion has on our industry, because it takes away from our productivity. As things slow down, more equipment, more drivers and more fuel are all required.

une politique a été mise en place et voilà qu'il a fallu faire venir 150 chauffeurs de New York ou d'ailleurs. Est-ce que vous avez eu de la difficulté à recruter du personnel, à trouver des chauffeurs à cause de problèmes de drogues ou d'alcool? Est-ce pour cela qu'il a fallu faire venir des immigrants au Canada pour leur confier un volant?

**M. Landry :** Je suis désolé, sénateur, je ne suis pas certain d'avoir compris la question.

**Le sénateur Adams :** Un chauffeur de camion relève d'une association ou de votre syndicat. Comme je le disais, d'après l'étude sur la sécurité, les chauffeurs au Canada devaient conduire 12 heures d'affilée, ce qui était beaucoup trop, ils étaient fatigués et ils risquaient d'avoir des accidents. D'un autre côté, les syndicats ont dit qu'ils ne pouvaient pas soumettre leurs chauffeurs à des tests de dépistage de drogues. Avez-vous appliqué ce genre de politique au sein de votre organisation?

**M. Landry :** Effectivement. À compter du 1<sup>er</sup> janvier de cette année, le nouveau Règlement sur les heures de conduite de véhicule utilitaire a fait passer le nombre d'heures de service de 15 à 14 et les périodes de repos subséquentes de huit à 10 heures. Des limites ont donc été imposées quant au nombre d'heures de conduite pour un chauffeur. D'autres contraintes mentionnées dans le nouveau Règlement sur les heures de conduite vont, selon nous, compliquer encore plus notre quête de chauffeurs qualifiés. Nous estimons qu'il faudra jusqu'à 5 p. 100 de plus de chauffeurs pour nous conformer à ces nouvelles règles.

Pour ce qui est de votre question sur les drogues et les tests de dépistage de drogue et d'alcool, ceux-ci sont obligatoires pour tous les chauffeurs qui traversent la frontière pour aller aux États-Unis. Les Américains exigent que la moitié des chauffeurs d'une écurie soient testés au moins une fois par an pour les drogues et que 10 p. 100 d'entre eux le soient pour l'alcool — je crois que les pourcentages sont exacts — tout cela à l'occasion de tests aléatoires. Nous estimons qu'il faudrait adopter des dispositions semblables au Canada pour des raisons de sécurité. La bonne nouvelle, c'est que sur les dizaines de milliers de chauffeurs qui traversent la frontière chaque année, le nombre de tests positifs, qu'il s'agisse de drogue ou d'alcool, est minuscule. Il ne semble donc pas, du moins en ce qui concerne le trafic transfrontalier, que nous ayons un problème avec les chauffeurs sur ce plan.

**Le sénateur Eyton :** Le marché est en train de subir une progression rapide. Est-ce que les membres de votre association sont en mesure d'augmenter leurs effectifs et de devenir plus efficaces pour absorber ce nouveau volume d'affaires?

**M. Landry :** Je crois que nous allons avoir tout un problème à cause des ressources humaines. Nous allons être appelé à livrer une âpre bataille contre les autres secteurs d'activité pour parvenir à recruter le genre d'effectif dont nous avons besoin. Sur tous les autres plans, celui du matériel notamment, tout va bien et nous avons tous les moyens pour prendre de l'expansion. Le grand problème auquel nous sommes confrontés, c'est celui des embouteillages qui nuisent directement à notre productivité. Quand la circulation est ralentie, il faut mobiliser davantage de matériel et de chauffeurs et nous consommons aussi plus de carburant.

**Senator Eyton:** I am curious. What is the footprint range of your members? I am assuming they do all of British Columbia. What else might they or do they do?

**Mr. Landry:** Our members involve a variety of international, national, provincial and local companies. For example, Yellow Freight is a member of our association. They are I think the largest trucking association in North America with something like 13,000 or 14,000 tractors.

**Senator Eyton:** I am trying to get an idea of the destinations that were furthest away.

**Mr. Landry:** We cover pretty much all of Canada. Although Western Canada would be our primary destinations, but some of our members go as far as the Mexican border and as far as the Maritimes.

**Senator Eyton:** Do you service destinations in the U.S. as well?

**Mr. Landry:** Many of our members do quite a bit of business on the I-5 up and down the West Coast.

**Senator Eyton:** Can you do a rough split for me of the business between Canada and the U.S.?

**Mr. Landry:** I am sorry, I cannot. I am not sure what that would be.

**Senator Eyton:** Are you and your association generally satisfied with the level of the quality of the facilities and of the systems and of the management that is in place in the terminals now? I assume it is an ongoing dialogue.

**Mr. Landry:** Yes.

**Senator Eyton:** Are you generally pleased?

**Mr. Landry:** Yes. We are moving ahead in fits and starts, and I think management at the terminals is committed to improvements in productivity and working with our industry. It has not been easy. We have had discussions here this afternoon about reservation systems. We have had reservation systems for five or six years now, and they have not always worked that well. For example, one problem is that we have to work with three reservation systems today. A trucking company serving Deltaport, Centerm and the inner harbour, and the Fraser Port would have to decide when they turn on their computer in the morning which port or which terminal they will try to make reservations for. If they get reservations at one, they may be blocked out of another. We need to have these reservation systems work together to allow companies to coordinate their activities and make better use of their people and equipment.

Similarly, if you have an export container, you may get a reservation for your export container, but you might have an import container as well that you could pick up, but you have to make another reservation for that, so you drop off one, turn

**Le sénateur Eyton :** Je veux satisfaire ma curiosité. Jusqu'où s'étend votre territoire? Je suppose que vos membres sont partout en Colombie-Britannique. Sont-ils ailleurs?

**M. Landry :** Nos membres comprennent différentes entreprises internationales, nationales, provinciales et locales. Par exemple, Yellow Freight est membre de notre association. Je crois savoir que c'est la plus importante association de camionnage d'Amérique du Nord qui compte quelque chose comme 13 000 ou 14 000 tracteurs.

**Le sénateur Eyton :** J'essaie plutôt de me faire une idée des destinations les plus éloignées que vous desservez.

**M. Landry :** Nous couvrons la quasi-totalité du territoire canadien, mais nos destinations se situent principalement dans l'Ouest du Canada, bien que certains de nos membres aillent aussi loin que la frontière mexicaine et les Maritimes.

**Le sénateur Eyton :** Est-ce que vous avez des destinations aux États-Unis également?

**M. Landry :** Beaucoup de nos membres travaillent le long de la côte ouest, sur la I-5.

**Le sénateur Eyton :** Pourriez-vous me donner une idée de la répartition des activités entre le Canada et les États-Unis?

**M. Landry :** Non, vous m'en voyez désolé. Je n'en ai aucune idée.

**Le sénateur Eyton :** Êtes-vous, votre association et vous-même, généralement satisfaits de la qualité des installations et des systèmes ainsi que de la gestion des terminaux portuaires à l'heure actuelle? Je suppose que vous entretenez un dialogue permanent avec ces gens-là.

**M. Landry :** Oui.

**Le sénateur Eyton :** Êtes-vous satisfait dans l'ensemble?

**M. Landry :** Oui. Nous progressons par à-coups, mais je crois que la direction des terminaux est résolue à améliorer la productivité et à collaborer avec notre industrie. Ça n'a pas été facile. Tout à l'heure, il a été question des systèmes de réservation. Eh bien, ces systèmes sont en place depuis cinq ou six ans maintenant et ils n'ont jamais très bien fonctionnés. L'un des problèmes, par exemple, tient au fait qu'il faut composer avec trois systèmes de réservation à l'heure actuelle. Une entreprise de camionnage qui travaille au DeltaPort, au Centerm et au port intérieur, de même qu'au port du Fraser, doit décider, au moment de brancher ses ordinateurs le matin, auprès de quel terminal portuaire elle va essayer d'obtenir des réservations. Si elle en obtient en un endroit, elle risque d'être exclue ailleurs. Il faut que ces systèmes de réservation soient fusionnés pour que les compagnies de camionnage puissent coordonner leurs activités et optimiser l'emploi de leur personnel et de leur matériel.

C'est la même chose dans le cas des conteneurs. On peut obtenir une réservation pour un conteneur destiné à l'exportation et une autre pour un conteneur destiné à l'importation, mais ce sont deux réservations différentes, si bien qu'il faut livrer le

around and get back in the lineup and go back in for another. That does not help anybody, but I would say the terminals are well aware of these problems and are trying to resolve them.

**Senator Eyton:** Might part of the answer be the amalgamation of the three inner ports?

**Mr. Landry:** For lack of a better word, the ports are basically property managers. The terminals at the ports are independent businesses that have their own business objectives.

**Senator Eyton:** I was looking at a trend line. If they are coming together at that level, might there be a better prospect?

**Mr. Landry:** I think it will help if a single port will be in a better position to coordinate the activities of their tenants, of the businesses that occupy their space, their property.

**Senator Eyton:** The strongest point in your submission is the need to avoid a recurrence of the 2005 port dispute, and you used fairly strong language in which you request that the federal and provincial governments collaborate to that end. You made three points in particular. Do you have any feel for that now? I assume there are some discussions and representations now. Have you any grounds for optimism that you will get that kind of cooperation and backup?

**Mr. Landry:** If I have grounds for optimism, they are that things seem fairly quiet these days. There does not seem to be much feedback. The fact that I am not receiving telephone calls about what might happen is probably good news, but that is not very substantial, not especially concrete. Again I am guessing, but I think that there may be a sense that somehow the memorandum of agreement will be continued and that it will form a basis for rates into the future.

**Senator Eyton:** You were quite critical of that.

**Mr. Landry:** Yes. I do not have a problem with agreements. Obviously, we want a stable port. My concern was that trucks were being shot up, tires were being slashed, air lines were being cut. To my mind, that does not provide a very bright future for trucking services serving the port. We would like to see negotiated agreements. We would like to see rates worked out with owner-operators. We would like to see everybody make a good living out of serving the port. We think there is an opportunity for all of that to happen. Our only concern with the memorandum of agreement was how it was brought about, and we certainly do not want to see a repeat of that. There are other processes in place, including the forum that was established by the federal government and the provincial government, where conversations or discussions are taking place, and I hope that issues are resolved in that forum. However, to the best of my knowledge, I do not know that the memorandum of agreement is being discussed or what level of negotiations are taking place. I do not know whether that is happening in the forum. I do not know that that is their role. If there is an understanding that the memorandum of agreement will

premier et retourner faire la queue afin de charger le second. Ça n'aide personne, mais je dois dire que les administrations des terminaux sont très au courant de ces problèmes et qu'elles essaient de les régler.

**Le sénateur Eyton :** Est-ce qu'une partie de la réponse ne consisterait pas à fusionner les trois ports intérieurs?

**M. Landry :** Faute d'une meilleure description, je dirais que ces ports sont administrés comme des biens immobiliers. Les terminaux qui s'y trouvent sont des entreprises indépendantes qui poursuivent leurs propres objectifs commerciaux.

**Le sénateur Eyton :** Parlons tendance. Si les ports se regroupaient autour de ce projet, est-ce que les choses ne s'amélioreraient pas?

**M. Landry :** Ce qui aiderait, ce serait que chaque port parvienne à mieux coordonner les activités de ses locataires, des entreprises qui y louent un espace.

**Le sénateur Eyton :** Dans votre exposé, vous avez surtout insisté sur la nécessité d'éviter une répétition du conflit de 2005 et vous n'avez pas mâché vos mots en réclamant que les gouvernements fédéral et provincial collaborent à cette fin. Vous avez mentionné trois choses en particulier. Où en est la situation à l'heure actuelle? Je suppose que des discussions sont en cours et que les uns et les autres font des représentations. Avez-vous de bonnes raisons d'être optimiste quand au genre de collaboration et de soutien que vous pourrez obtenir?

**M. Landry :** Si j'ai des raisons d'être optimiste, c'est que les choses sont plutôt calmes ces jours-ci. Je n'entends pas parler de grand-chose. Je pourrais sans doute dire, comme on ne m'appelle pas : « pas de nouvelles, bonnes nouvelles », mais ça n'est pas très solide, ça n'est pas très concret. Ce ne sont que des conjectures, encore une fois, mais j'ai l'impression que les gens sentent que le protocole d'entente sera prorogé et qu'il établira les bases des tarifs dans l'avenir.

**Le sénateur Eyton :** Mais vous avez beaucoup critiqué cela.

**M. Landry :** C'est vrai. Je n'ai rien contre la signature d'accords. Nous voulons évidemment que la situation soit stabilisée au port. Ce qui me préoccupait à l'époque, c'est qu'on a tiré sur des camions, qu'on a crevé des pneus et coupé des conduites d'air. Pour moi, ça n'augure pas un avenir très brillant du camionnage au service des activités portuaires. Nous aimerions que les accords soient négociés. Nous aimerions que les tarifs soient établis en collaboration avec les propriétaires-exploitants. Nous aimerions que tout le monde gagne raisonnablement sa vie grâce aux activités des ports. Nous estimons qu'il est possible de parvenir à tout cela. La seule chose qui nous a interpellés dans le cas de ce protocole d'entente, c'est la façon dont il a été conclu et nous ne voulons absolument pas que cela se répète. Il existe d'autres façons d'y parvenir, notamment la tribune qui a été créée par le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial où il est possible d'avoir des échanges, et j'espère que la tribune permettra de régler ce genre de questions. Quoi qu'il en soit, pour autant que je sache, on ne discute actuellement pas du protocole d'entente et il n'y a pas non plus de négociation. Je ne sais pas, en

not be continued, that gives several months for everybody to wake up to the fact that they better start talking to each other because that mechanism will not be there. That is really our point.

**Senator Eyton:** My observation is that you cannot be a spectator. It is an important issue and it requires people making strong representations and not simply waiting around for some result.

**Senator Zimmer:** Mr. Landry, I have two supplemental questions related to the questions of my colleagues Senator Adams and Senator Mercer. Senator Adams talked about safety of the vehicles and drug violations, but my question is in the area of traffic violations. I presume that a carrier could even lose their licence if there were traffic violations by a driver. It might be tempting for the carrier not to submit that information maybe because of the shortage of drivers. What systems do you have in place to ensure that carriers are reporting drivers who have several violations and are being retrained or who are being honest and truthful and letting you know they have lost their licence? How do you ensure that carriers are not using drivers who have lost their licences?

**Mr. Landry:** First of all, tying a driver to a trucking company is a fairly simple process. When truck drivers are convicted of offences, those offences are attached to the carrier's national safety code record, which is available to all provinces across the country. That works fairly well. It is hard for a driver to escape the consequences of his or her non-compliance. It is hard for a carrier to escape the consequences of non-compliance as well.

With respect to drivers who may be disqualified, that is a bit of a trickier issue for several reasons, one of which is the delay in putting that information into public records. Carriers are obliged by law to check a driver's record at least annually but many carriers may not or may miss the opportunity to discover that the driver has been disqualified in another jurisdiction. We encourage our members to look more often than once a year, but it can be a problem in terms of the timing of the record.

**Senator Zimmer:** Senator Mercer raised about the point about reducing the speeds, fuel consumption and emissions. What speeds are we talking about? I am sure we are not up to 80 or 90 miles an hour. You are probably talking in the range of 50 to 60 miles an hour, because if you go below that, you are likely using a lower gear and you will use more fuel and more emissions will occur.

revanche, ce qui se passe du côté de la tribune. Je ne sais même pas quel est son rôle. S'il est établi que ce protocole d'entente ne sera pas prorogé, tout le monde dispose alors de quelques mois pour se réveiller et se dire qu'il vaudrait mieux commencer à négocier parce qu'il n'existe aucun mécanisme. C'est cela que nous voulons dire.

**Le sénateur Eyton :** Je vous dirai que vous ne pouvez pas vous permettre d'être un simple spectateur. C'est un enjeu très important exigeant des gens qu'ils fassent des représentations bien senties plutôt que d'attendre sur la touche que quelque chose se passe.

**Le sénateur Zimmer :** Monsieur Landry, je veux vous poser deux questions supplémentaires en prolongement de celles du sénateur Adams et du sénateur Mercer. Le sénateur Adams a parlé de la sécurité des véhicules et des infractions à cause de la drogue, mais ma question va porter sur les infractions au code de la route. Je suppose qu'un transporteur pourrait perdre sa licence si un chauffeur commettait des infractions au code. Il pourrait être tentant pour un transporteur de ne pas communiquer ce genre d'information aux autorités, précisément à cause de la pénurie de personnel. Existe-t-il des systèmes destinés à s'assurer que les transporteurs signalent les chauffeurs ayant commis des infractions à répétition et qui sont alors repris en formation, et sont-ils assez honnêtes et dignes de foi pour vous dire que leurs chauffeurs ont perdu leur permis? Quelle garantie avez-vous que des transporteurs n'emploient pas des chauffeurs à qui on a retiré le permis de conduire?

**M. Landry :** Tout d'abord, il n'est pas difficile de faire le lien entre une compagnie de camionnage et un chauffeur. Les infractions commises par les routiers sont arrimées au dossier du code canadien de sécurité concernant le transporteur, dossier qui est mis à la disposition de toutes les provinces et de tous les territoires. Ce système fonctionne plutôt bien et il est difficile pour un chauffeur d'échapper aux conséquences de ces infractions. Ça l'est d'ailleurs tout autant pour le transporteur.

Pour ce qui est des chauffeurs à qui on a retiré le permis de conduire, la question est un peu plus délicate, notamment à cause du délai d'inscription de ce genre de renseignement dans les dossiers publics. La loi oblige les transporteurs à vérifier le dossier de chaque chauffeur au moins une fois par an, mais beaucoup n'ont pas la possibilité de le faire ou passent à côté de l'occasion de constater qu'un chauffeur a perdu son permis de conduire dans une autre province ou un autre territoire. Nous incitons nos membres à consulter ce genre de dossier plus souvent qu'une fois par an, mais les délais nécessaires à la consignation de ce genre d'information peuvent poser problème.

**Le sénateur Zimmer :** Le sénateur Mercer a soulevé la question de la diminution de la vitesse sur les routes, de même que de la réduction de la consommation et des émissions polluantes. De quelle vitesse parle-t-on? Je suis certain que ça n'est pas 80 ou 90 milles par heure. Vous songez davantage à une fourchette se situant entre 50 et 60 milles par heure, parce que le chauffeur qui roulerait moins vite ne le ferait pas en dernière vitesse, qu'il consommerait davantage de carburant et donc qu'il polluerait plus.

**Mr. Landry:** Our recommendation to the federal and provincial governments is 105 kilometres an hour. That would be the maximum speed, and that speed would be controlled by way of the onboard computer which can be set.

**Senator Zimmer:** Right. If you drive the Trans-Canada Highway from Winnipeg to Ottawa and you get behind a truck that is moving slowly, you can be there for days, so that is probably a good speed.

**The Chairman:** Mr. Landry, thank you very much for your contribution to our study, and we do appreciate your presence here today.

The committee adjourned.

---

VANCOUVER, Wednesday, March 14, 2007

The Standing Senate Committee on Transportation and Communications met this day at 9:02 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:** This morning we have the pleasure of having Cliff Stewart, who is from DP World Vancouver. From TSI Terminal Systems Incorporated, we have Morley Strachan.

Welcome, gentlemen, to our committee. We will hear your presentation and senators will ask you questions.

**Cliff Stewart, Vice-President, Operations, DP World Vancouver:** Thank you, Madam Chairman. This morning, I thought I would give you what I call Container Terminals 101 to explain what a container terminal is, and what it does. It seems obvious, but, as ever, the devil is in the details, and it is often in the details that the infrastructure of container movement succeeds or fails.

First of all, some of the jargon: A 20-foot equivalent unit, TEU, is how the shipping lines and the railroads are paid.

A move, a lift, or a throughput, which is the service of lifting a container on or off an ocean-going vessel, is how the terminal is paid.

Demurrage is a charge for storing a container after the free time. Free time is the normal time it takes a container to transit on or off a marine terminal before demurrage applies.

A reefer is a refrigerated container.

**M. Landry :** Nous avons recommandé 105 kilomètres par heure aux gouvernements fédéral et provincial. Il s'agirait-là d'une vitesse maximale qui serait contrôlée grâce à un mouchard informatique placé à bord des camions.

**Le sénateur Zimmer :** Bien, parce que, si on se retrouve derrière un camion le long de la Transcanadienne entre Winnipeg et Ottawa, on risque d'y passer des journées entières et je pense que cette vitesse est sans doute bonne.

**La présidente :** Merci beaucoup, monsieur Landry, pour votre contribution à notre étude et sachez que nous avons apprécié votre présence parmi nous.

La séance est levée.

---

VANCOUVER, le mercredi 14 mars 2007

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit ce jour à 9 h 2 pour étudier, en vue d'en faire rapport, le trafic du fret conteneurisé actuel et éventuel manutentionné par les ports à conteneur de la porte d'entrée du Pacifique et les ports à conteneur de la côte est et du Centre du Canada, ainsi que les principaux marchés importateurs et exportateurs desservis par ces ports, et les politiques actuelles et futures à cet égard.

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

[*Traduction*]

**La présidente :** Nous avons le plaisir d'accueillir ce matin Cliff Stewart, de DP World Vancouver, ainsi que Morley Strachan de TSI Terminal Systems Incorporated.

Bienvenue à notre comité, messieurs. Nous allons écouter vos exposés et les sénateurs auront des questions à vous poser.

**Cliff Stewart, vice-président, Opérations, DP World Vancouver :** Merci, madame la présidente. J'ai pensé vous donner ce matin ce que j'appellerai le cours Terminaux de conteneurs 101, afin de vous expliquer ce qu'est un terminal de conteneurs et ce qu'il fait. Cela peut sembler évident à première vue, mais comme toujours, ce sont les détails qui sont compliqués, et souvent ce sont les détails qui déterminent la réussite ou l'échec d'une infrastructure de transport de conteneurs.

Tout d'abord, un peu de jargon : un EVP, équivalant 20 pieds, est l'unité sur la base de laquelle les compagnies de navigation et les chemins de fer sont payés.

Un mouvement, une levée ou une manutention, soit le service consistant à charger ou décharger un conteneur d'un navire hauturier, est l'unité en fonction de laquelle le terminal est rémunéré.

Les surestaries sont un droit facturé pour l'entreposage d'un conteneur après le délai gratuit. Le délai gratuit est la durée normale qu'un conteneur passe en transit dans un terminal maritime avant que s'appliquent les surestaries.

Un conteneur isotherme est un conteneur réfrigéré.

Rail footage, which is how the railways speak of their business, translates roughly in Western Canada for CN to about 18 feet of rail footage per TEU and for CP to about 20 feet, which makes it easy to calculate; a 6,000-foot CP train has about 300 TEUs.

The average container for Centerm, my terminal, is between 1.7 TEUs and 1.75 TEUs: About 80 per cent of our containers are 40-foot containers and about 20 per cent are 20-foot containers, and that average is highly variable around the world. A terminal operator in Asia would have a much higher percentage of 20-foot containers, sometimes as much as 50 per cent or even 60 per cent.

Another term you will run into is Panamax, which is the size of ship, the largest size of ship that can fit through the Panama Canal. Most container ships in the trans-Pacific service now are called post-Panamax. Historically, in Vancouver ships have a capacity in the range of 4,000 to 5,000 TEUs. We are now seeing those ships move out of this service, and they are being replaced by larger ships in the range of 8,500 and even 10,000 TEUs.

There are bigger ships out there called super-post-Panamax ships. The largest in the world now is a vessel called the Emma Maersk, which has a capacity of about 12,000 TEUs. Generally, the length of the vessel varies, but the width also varies. A Panamax vessel would be probably 14 containers wide, maybe up to 16. A post-Panamax vessel would be 17 containers wide and the super-post-Panamax vessels up to 22 containers wide.

What exactly does an ocean container terminal do? We discharge laden and empty containers from the vessel. We load laden and empty containers to the vessel. We deliver import containers to truck or rail, and we receive export containers from truck or rail. We deliver empty containers from rail to truck, and that point is important to remember because delivering from rail to truck has nothing to do with ocean carriage.

We provide power for reefer containers. Primarily, we provide the throughput, not storage, of containers, and that point is important because, all other factors being equal, the ultimate capacity of a marine container terminal is inversely proportional to the dwell days. In other words, if a terminal has an average dwell of containers of five days and it reduces that dwell to two-and-a-half days the terminal has doubled the capacity of that infrastructure. I believe the committee is interested in infrastructure and port infrastructure can be increased in several ways: It can be built, which is expensive and increasingly difficult in these times of extreme environmental scrutiny, or it can be operated more efficiently. Fundamentally, increased efficiency has been the focus of the terminals here in Vancouver for a number of years. About five or six years ago, the Port of Vancouver advertised that it had about 1.6 million TEUs of terminaling capacity. Last year, those same terminals moved 2.2 million TEUs. Although we have now done some work to increase our capacity, the capacity did not come online until the end of the

Le piéage ferroviaire, soit l'unité de mesure employée par les chemins de fer, correspond à environ 18 pieds par EVP chez CN dans l'Ouest du Canada et chez CP à environ 20 pieds, cette dernière mesure facilitant le calcul : un train CP de 6 000 pieds contient environ 300 EVP.

Le conteneur moyen passant par Centerm, mon terminal, mesure entre 1,7 et 1,75 EVP : environ 80 p. 100 de nos conteneurs sont de 40 pieds et environ 20 p. 100 de 20 pieds, et cette moyenne est hautement variable à travers le monde. Un exploitant de terminal en Asie pourra avoir un pourcentage bien plus élevé de conteneurs de 20 pieds, un pourcentage pouvant atteindre 50 p. 100, voire 60 p. 100.

Panamax est un autre terme que vous rencontrerez, qui traduit la dimension du plus gros navire pouvant transiter par le canal de Panama. La plupart des porte-conteneurs dans le service trans-Pacifique sont aujourd'hui ce que l'on appelle des post-Panamax. Historiquement, à Vancouver, les navires avaient une capacité de 4 000 à 5 000 EVP. Ces navires sont aujourd'hui retirés peu à peu du service et remplacés par des navires plus gros d'une capacité de 8 500, voire même de 10 000 EVP.

Il existe des cargos encore plus gros appelés super post-Panamax. Le plus gros au monde actuellement est l'Emma Maersk, qui a une capacité d'environ 12 000 EVP. De façon générale, la longueur du navire varie, mais sa largeur aussi. Un navire Panamax mesure probablement 14 conteneurs de large, peut-être 16. Un navire post-Panamax a une largeur de 17 conteneurs et les navires super post-Panamax font jusqu'à 22 conteneurs de large.

Que fait exactement un terminal de conteneurs océanique? Nous déchargeons des navires des conteneurs pleins et vides. Nous chargeons des conteneurs pleins et vides à bord des navires. Nous livrons des conteneurs importés aux transporteurs routiers et ferroviaires, et nous recevons des conteneurs exportés des transporteurs routiers et ferroviaires. Nous transbordons des conteneurs vides du rail à la route et c'est un point à ne pas oublier car le transbordement du rail à la route n'a rien à voir avec le transport maritime.

Nous fournissons l'électricité aux conteneurs frigorifiques. Principalement, nous assurons la manutention, et non pas l'entreposage, des conteneurs et c'est un élément important car, tous les autres facteurs étant égaux, la capacité ultime d'un terminal de conteneurs maritime est inversement proportionnelle au temps d'arrêt. Autrement dit, si un terminal a un temps d'arrêt des conteneurs de cinq jours et s'il ramène cette durée à deux jours et demi, le terminal vient de doubler la capacité de l'infrastructure. Je crois savoir que le comité s'intéresse à l'infrastructure et il est possible d'accroître l'infrastructure portuaire de plusieurs façons : on peut construire, ce qui est coûteux et de plus en plus difficile en cette ère de stricts contrôles environnementaux, ou bien on peut exploiter de manière plus efficiente la capacité existante. De façon générale, les terminaux de Vancouver privilégient depuis plusieurs années l'accroissement de l'efficacité. Il y a cinq ou six ans, le port de Vancouver annonçait qu'il avait une capacité dans ses terminaux d'environ 1,6 million d'EVP. L'an dernier, ces mêmes terminaux ont



year. Therefore, capacity is highly variable depending on how it is operated. Historically in Vancouver, we had lots of terminaling capacity chasing rather less custom, so what tended to happen was that, to attract customers, we offered all sorts of incentives. When Morley Strachan and I started in this business, we stored containers for up to 30 days for certain types of customers, particularly tire importers. Over the past ten years or so, as the business has grown, those types of capabilities have disappeared. What was once the buffer, if you will, in the transportation system, the marine terminal, has ceased to be able to provide that function. If you think of container transportation from, in this case Asia to North America or North America to Asia, it is like a pipeline in that what is put in one end can only come out the other end at the rate of the slowest part of the system, unless there is some buffer. Historically, we have been that buffer here in Vancouver. We are no longer able to provide that service, and that inability is showing up the cracks and kinks in the rest of the infrastructure, both on the ocean carrier side and on the land side, particularly in the rail service.

It is also important to note that while about 70 per cent of the containers arriving in Vancouver by ocean leave directly from marine terminals by rail, of the other 30 per cent that leave the marine terminal by truck, ultimately about 90 per cent or more of that 30 per cent leaves the region by rail. Cargo is transloaded from 40-foot marine containers into 53-foot domestic containers. We load the cargo into the larger containers because we can put two 53-foot containers on the same rail car that we can put two 40-foot containers but the two 53-foot containers will hold the capacity of three 40-foot marine containers. The rail freight cost goes down by a third. Conversely, those three 40-foot marine containers may be transloaded back into themselves so that instead of having a container full of beach balls and a container full of pianos and a container full of bathing suits, we end up with three containers, each with a third of those three items, and they can then be sent perhaps to Edmonton, to Montreal and to Toronto with no further handling.

The key issue is that somewhere north of 95 per cent of imports leaves the region by rail. Conversely, on the export side, while for my terminal about 16 per cent of the total throughput is exports that arrive by rail and a further 22 per cent of my throughput is exports that arrive by truck, for exports that are loaded here in Vancouver that arrive at the marine terminal by truck, virtually all the commodities in those containers arrive in Vancouver by rail because virtually none of those commodities are produced in Vancouver.

That is a long and roundabout way of saying that the most important piece of infrastructure in a marine terminal operation is the railroad.

manutentionné 2,2 millions d'EVP. Bien que nous ayons fait quelques travaux pour accroître notre capacité, les nouvelles installations ne sont entrées en service qu'à la fin de l'année. Par conséquent, la capacité est hautement variable selon la façon dont elle est gérée. Historiquement, à Vancouver, nous avions une capacité de terminal excédentaire, et donc, pour attirer la clientèle, nous avions tendance à offrir toutes sortes d'incitatifs. Lorsque Morley Strachan et moi avons commencé dans la profession, nous entreposions des conteneurs pendant une période pouvant atteindre 30 jours pour certaines catégories de clients, particulièrement les importateurs de pneumatiques. Au cours des dix dernières années environ, avec l'expansion de l'activité, ce type de capacité a disparu. Ce qui faisait jadis office de tampon, en quelque sorte, dans le système de transport, soit le terminal portuaire, a cessé de pouvoir assurer cette fonction. Si vous considérez le transport par conteneurs entre, dans notre cas, l'Asie et l'Amérique du Nord ou l'Amérique du Nord et l'Asie, c'est comme un pipeline en ce sens que ce qui entre dans le système à un bout ne peut en ressortir de l'autre qu'au rythme de l'élément le plus lent du réseau, à moins de disposer d'un tampon. Historiquement, nous, à Vancouver, avons été ce tampon. Nous ne sommes plus en mesure d'offrir ce service et cette incapacité fait apparaître les fissures et les faiblesses dans le restant de l'infrastructure, tant du côté du transport maritime que du côté du transport terrestre, en particulier le service ferroviaire.

Il importe de noter que si 70 p. 100 environ des conteneurs arrivant par la mer à Vancouver sortent directement des terminaux portuaires par rail, sur les 30 p. 100 restants qui sortent du terminal par camion, environ 90 p. 100 ou plus finissent par être chargés sur des trains. Le fret est transbordé de conteneurs maritimes de 40 pieds dans des conteneurs terrestres de 53 pieds. Nous faisons cela parce que nous pouvons placer deux conteneurs de 53 pieds sur le même wagon de chemin de fer qui transporte deux conteneurs de 40 pieds, mais les deux conteneurs de 53 pieds ont la même capacité que trois conteneurs maritimes de 40 pieds. Ainsi, le coût du transport ferroviaire baisse d'un tiers. Inversement, ces trois conteneurs maritimes de 40 pieds peuvent être réorganisés entre eux de telle façon qu'au lieu d'avoir un conteneur rempli de ballons de plage, un conteneur rempli de pianos et un troisième rempli de maillots de bain, on se retrouve avec trois conteneurs, chacun contenant un tiers de chacun de ces trois articles, si bien qu'ils peuvent être envoyés à Edmonton, à Montréal ou à Toronto sans autre manutention.

Le problème clé tient au fait que plus de 95 p. 100 des importations quittent la région par rail. Inversement, du côté exportation, alors que dans mon terminal environ 16 p. 100 du tonnage total d'exportations arrivent par rail et un autre 22 p. 100 arrivent par camion, dans le cas des exportations chargées ici à Vancouver qui arrivent au terminal portuaire par camion, la quasi-totalité arrive dans la ville par rail car virtuellement aucune de ces marchandises n'est produite à Vancouver.

C'est une façon longue et détournée d'expliquer que l'élément infrastructurel le plus important dans un terminal portuaire est le chemin de fer.

What is new at Centerm, my terminal: We now have a capacity of about 750,000 TEUs to 800,000 TEUs, or about 435,000 lifts. That capacity has more than doubled since 2005, and I will speak about that in a moment. We now have 16 rubber-tired gantry, RTG, cranes. We have 2,400 metres of rail pad tracks, tracks where we can load and discharge the rail cars. That number is up from about 800 metres in 2005. We have 550 plug points for refrigerated containers. We have five container cranes: two super-post-Panamax and three post-Panamax. We have two berths with a total length of 645 metres with greater than 15-and-a-half-metres draft. We are deploying optical character recognition technology at our truck gates to speed the flow of trucks in and out of the terminal. We now operate 13 hours a day, five days a week on the truck gate to increase the available trucking capacity. We are also proud to be the first terminal outside the Middle East to be certified by Lloyd's Register as ISO 28000 for supply chain security. I am sure you will have lots of questions about security. It is one of the coming important issues in container transportation.

What is coming: We are in the final stages of placing an order for a sixth super-post-Panamax crane and three additional RTG cranes. We will deploy optical character recognition technology to speed up and enhance the processing of rail and vessel side, on the cranes. We will install real-time reefer monitoring. In co-operation with the Canada Border Services Agency, CBSA, we will install shortly radiation-scanning portals so that a hundred per cent of inbound containers will be scanned for illicit radiation at the time that they arrive on the terminal.

What are the challenges facing the industry here in Vancouver and by extension across the country? Before I go into that, it is important to understand that people think of containers and consumer goods coming from Asia but, in fact, one of the largest single commodity groups passing through Vancouver in containers is what are called completely knocked down, CKD, auto parts: auto parts that feed the manufacturing heartland in Ontario. You may remember that during the CN strike last month, Ford shut down because the containers with the parts they wanted to assemble were sitting on the docks in Vancouver. We are handling not simply consumer goods for retailers, but we also feed the heart of the manufacturing industry.

What are the challenges? One challenge is off-site storage capacity for both empty and laden containers. I spoke earlier about the buffer in the system that we can no longer provide. Greater Vancouver is a constrained region; we have the ocean on one side, the mountains on another, the United States border on the third and the Agricultural Land Reserve spreading east to the mountains. Finding places to store these containers is difficult.

Qu'y a-t-il de nouveau chez Centerm, mon terminal? Nous avons maintenant une capacité de 750 000 à 800 000 EVP, soit environ 435 000 levées. Cette capacité a plus que doublé depuis 2005 et je parlerai de cela dans un instant. Nous avons aujourd'hui 16 portiques ou grues montés sur pneumatique. Nous avons 2 400 mètres de chemin de roulement, soit des voies à portique sur lesquelles nous pouvons charger et décharger les wagons de chemin de fer. Cela fait 800 mètres de plus depuis 2005. Nous avons 550 points de branchement de conteneurs frigorifiques. Nous avons cinq grues à conteneurs : deux pour les navires super post-Panamax et trois pour les navires post-Panamax. Nous avons deux postes d'accostage d'une longueur totale de 645 mètres et d'un tirant d'eau de plus de 15 mètres et demi. Nous déployons des dispositifs optiques de reconnaissance de caractères à nos portails routiers pour accélérer le passage des camions. Ces portails routiers fonctionnent maintenant 13 heures par jour, cinq jours par semaine, afin d'accroître la capacité de camionnage disponible. Nous sommes fiers également d'être le premier terminal en dehors du Moyen-Orient à être certifié par le Lloyd's Register comme conforme à la norme ISO 28000 de sécurité de la chaîne d'approvisionnement. Je suis sûr que vous aurez beaucoup de questions sur la sécurité. C'est l'un des prochains gros enjeux dans le domaine du transport de conteneurs.

Pour ce qui est de l'avenir, nous sommes sur le point de passer commande d'une sixième grue super post-Panamax et de trois portiques sur pneumatique additionnels. Nous allons déployer la technologie de reconnaissance optique de caractères pour accélérer la manutention par les grues côté rail et côté navire. Nous allons installer un contrôle en temps réel des conteneurs frigorifiques. En collaboration avec l'Agence des services frontaliers du Canada, l'ASFC, nous allons installer sous peu des portiques de détection de radiation de telle façon que 100 p. 100 des conteneurs à l'arrivée subiront un dépistage des radiations illicites au terminal.

Quels sont les défis qui confrontent l'industrie ici, à Vancouver, et par extension à l'échelle nationale? Avant d'aborder ce point, il faut bien voir que, contrairement à l'idée reçue selon laquelle nous recevions principalement des biens de consommation en provenance d'Asie, la principale marchandise transitant par Vancouver en conteneurs est ce que l'on appelle des pièces CKD, c'est-à-dire des pièces automobiles entièrement démontées qui alimentent le cœur industriel ontarien. Vous vous souviendrez que pendant la grève de CN le mois dernier, Ford a dû fermer ses usines parce que les conteneurs contenant les pièces requises pour assembler les véhicules étaient en souffrance sur les quais de Vancouver. Nous manutentionnons non seulement des biens de consommation destinés aux détaillants, mais nous alimentons aussi le cœur de l'industrie manufacturière.

Quels sont les défis? L'un réside dans la capacité d'entreposage hors site des conteneurs tant pleins que vides. J'ai parlé plus tôt du rôle de tampon que nous ne pouvons plus assurer. L'agglomération de Vancouver est une région confinée, avec l'océan d'un côté, les montagnes de l'autre, la frontière américaine sur le troisième côté et la réserve de terres agricoles qui s'étend à l'est jusqu'aux montagnes. Il est difficile de trouver des

There are 22 municipalities in the region, none of which believes that their core function is to provide the national transportation network. Creating container parks is it not a popular thing to do anywhere. Without those off-site facilities, we simply cease to be able to grow the capacity of the container transportation network.

Local and regional rail capacity is a problem. We are discovering now that the reliability of the rail network between here and Eastern Canada is also a problem. Rail car supply is a problem. Although the railways tell us that they have lots of cars, Morley and I will be make the point that those cars are of no use to us if they are somewhere other than Vancouver.

People: This business is set to triple in size over the next six to ten years. We have entered a period when something like one new applicant chases 2.6 jobs that become vacant because of retirements. Recruiting, training and keeping the people that we need to run this industry will be a challenge.

Changing cargo make-up: Vancouver historically has been unique in the world in that imports and exports were balanced, but as more and more imports come from Asia, more and more empty containers are exported to Asia and that begins to change the dynamic of how the business operates.

That is all I have prepared for remarks and I am prepared to answer questions.

**Morley Strachan, Vice-President, Operations and Business Development, TSI Terminal Systems Inc.:** Good morning Madam Chairman and distinguished Senate committee members. I hope I do not repeat too many statistics and figures that Cliff Stewart has presented, but that generally gives you an overview of Container Terminals 101.

I emphasize again that we compete in a world marketplace, both of us. We welcome the business coming through here and the challenges of handling import and export business internationally. We believe that we are a door to the gateway. I say a door because, unfortunately, when things do not go well, the door can shut, either through pressures from the ocean carriers bringing in more than we can handle, which happens sometimes, or because the drain, the take-away, which is the railroads or truckers, are not there to help us. We become not only the gateway door but we also become the lock if things do not flow fluidly. You will hear the word "fluid" in almost all the transportation and supply chain comments because fluid is what makes things move. When anything in the system breaks and we are not fluid, we jam up quickly, which you probably read about in the newspapers locally.

Let me digress and go back a little bit. We are part of the pipeline, as Cliff Stewart mentioned. I mentioned the word gateway. It is all part of a supply chain. When the supply chain works, it works well, but if there is a weak link or a link breaks,

endroits pour entreposer des conteneurs. La région compte 22 municipalités, dont aucune ne s'estime tenue de fournir le réseau de transport national. L'ouverture d'un parc à conteneurs n'est populaire nulle part. Mais sans ces installations hors site, nous ne pouvons tout simplement pas accroître la capacité du réseau de transport des conteneurs.

La capacité ferroviaire locale et régionale est un problème. Nous découvrons maintenant que la fiabilité du réseau ferroviaire entre le littoral et l'Est du Canada pose également un problème. L'offre de wagons de chemin de fer est un problème. Bien que les compagnies ferroviaires nous disent avoir beaucoup de wagons, Morley et moi vous ferons remarquer que ces wagons ne nous sont d'aucune utilité s'ils sont localisés ailleurs qu'à Vancouver.

La main-d'œuvre : notre secteur d'activité devrait voir son envergure tripler au cours des six à dix prochaines années. Nous sommes entrés dans une période où il y a un postulant pour 2,6 emplois devenant vacants pour cause de départs à la retraite. Recruter, former et fixer la main-d'œuvre dont nous avons besoin pour faire tourner cette industrie sera un défi.

Changement de composition du fret : Vancouver historiquement était sans équivalent dans le monde du fait que ses importations et exportations s'équilibraient, mais avec l'accroissement incessant des importations en provenance d'Asie, il nous faut renvoyer davantage de conteneurs à vide et cela commence à modifier la dynamique de cette branche d'activité.

Voilà l'exposé que j'avais préparé pour vous et je suis disposé à répondre à vos questions.

**Morley Strachan, vice-président, Opérations et développement des affaires, TSI Terminal Systems Inc. :** Bonjour, madame la présidente et distingués sénateurs. J'espère que je ne vais pas répéter trop de statistiques et de chiffres déjà donnés par Cliff Stewart, mais je vais essayer de vous donner un aperçu rudimentaire des terminaux à conteneurs.

Je souligne de nouveau que nous livrons concurrence, tous deux, sur un marché mondial. Nous sommes ravis de voir le trafic de marchandises passant par ici et de mentionner le fret international, tant d'importation que d'exportation. Nous considérons être un portillon de la Porte d'accès du Pacifique. Je dis portillon car, malheureusement, lorsque les choses tournent mal, le portillon peut coincer, soit sous la pression des transporteurs maritimes qui nous inondent de plus de conteneurs que nous ne pouvons traiter, ce qui arrive parfois, ou parce que le drain, l'écoulement, c'est-à-dire les chemins de fer ou les camionneurs, nous font défaut. Nous sommes non seulement la porte mais nous devenons parfois le verrou lorsque le mouvement n'est pas fluide. Vous entendrez souvent le mot fluide lorsqu'on parle de transport et de chaîne d'approvisionnement, car c'est la fluidité qui permet la circulation. Lorsqu'un élément du système coince et qu'il n'y a plus de fluidité, il y a vite un embouteillage dont la presse locale parlera.

Permettez-moi de faire une digression et de remonter un peu en arrière. Nous sommes une partie du pipeline que Cliff Stewart a mentionné. J'ai moi-même parlé de porte d'accès. Tout cela fait partie de la chaîne d'approvisionnement. Lorsque la chaîne

the whole chain fails. That is what we are concerned with. We think we are part of a strong potential chain. However, there are weak links and the weak links show that we are failing and that has become unacceptable to the international trade and domestic trade that we both are working on.

I wan to give a little background on TSI because I think it is relevant to know that there are changes. We were recently bought by Ontario Teachers' Pension Fund in the New Year. The holding company is now called Global Container Terminals Inc., GCT. It has four terminals under its wings, two of which belong to TSI — we have not changed our local names yet but that will probably happen. TSI has two terminals. Deltaport is located at Robert's Bank. It is our gem, but, unfortunately, it is also a bit tarnished now with the infrastructure breakdowns we have seen. The other terminal is Vanterm in the inner harbour adjacent to Cliff Stewart's facility. We also have two terminals in New York and New Jersey, so we will now operate the four terminals as one company, looking for synergies and gateway opportunities on the East Coast and West Coast. That information is important later when we talk about what the ocean carriers have as decision-making modules of where they put their freight, and where we, as a company, invest our money.

Over the last few years, TSI has invested hundreds of millions of dollars in infrastructure to operate and expand those two terminals. We are embarking on an expansion of \$150 million for a third berth project at Deltaport, which has been seven years in the planning, and started construction in January. One of the dilemmas we have is how long it takes projects to go from the drawing board to fruition.

We are committed to this gateway but, as Cliff mentioned, we also rely on the railroads as a lifeline. The economic impact: I am not sure if the Vancouver Port Authority and the Fraser River Port Authority told you about the economic impact of container trade but it is significant. For TSI alone, the economic impact is \$150 per container, in our payroll and benefits packages to our employees. I think the figure I heard from the Vancouver Port Authority, VPA, is in excess of \$1500 to \$1700 of economic cascade downstream effect to the other economic benefits of Canada.

Of the 2.2 million TEUs of terminal capacity that Cliff mentioned, TSI handles in excess of 1.7 million TEUs so we are the predominant container handler. With Cliff's expansion projects at DP World Vancouver, his percentage will grow. Our next expansion growth, a third berth, will not be completed till late 2009 and that expansion will take our facility to a capability of another 30 per cent, 40 per cent or 50 per cent.

d'approvisionnement fonctionne, tout va bien, mais s'il y a un maillon faible ou une défaillance d'un maillon, toute la chaîne s'arrête. Voilà ce qui nous soucie. Nous pensons être une partie d'une chaîne potentielle solide. Cependant, il y a des maillons faibles qui provoquent des défaillances visibles et cela est devenu inacceptable pour les échanges internationaux et nationaux sur lesquels nous travaillons tous deux.

J'aimerais vous dire quelques mots sur TSI car je pense qu'il est utile que vous soyez au courant des changements intervenus. Nous avons été rachetés au début de l'année par le Régime de retraite des enseignants de l'Ontario. La société de holding est maintenant appelée Global Container Terminals Inc., GCT. Elle possède quatre terminaux, dont deux appartiennent à TSI — nous n'avons pas encore changé les noms des sociétés locales, mais cela se fera probablement. TSI possède deux terminaux. Deltaport est situé à Robert's Bank. C'est notre joyau, mais malheureusement il commence à être un peu terni vu les défaillances infrastructurelles que nous avons connues. L'autre terminal est Vanterm, dans l'arrière-port, adjacent à l'installation de Cliff Stewart. Nous avons également deux terminaux à New York et au New Jersey, si bien que nous allons maintenant exploiter les quatre terminaux comme une même société, en cherchant des synergies et des complémentarités sur les côtes est et ouest. Ce renseignement est important à connaître lorsque nous parlerons tout à l'heure des décisions de localisation du fret prises par les transporteurs maritimes et des lieux où notre société investira.

Au cours des dernières années, TSI a investi des centaines de millions de dollars dans l'expansion de l'infrastructure de ces deux terminaux. Nous venons de commencer en janvier la construction d'un troisième poste d'accostage, un projet qui va coûter 150 millions de dollars et qui est en préparation depuis sept ans. L'un de nos problèmes est la longueur de temps qu'il faut pour réaliser un projet depuis le stade de la conception.

Nous sommes favorables au concept de la Porte du Pacifique mais, comme Cliff l'a mentionné, nous sommes également dépendants des chemins de fer. L'impact économique : je ne sais pas si l'Administration portuaire de Vancouver et l'Administration portuaire du fleuve Fraser vous ont parlé des retombées économiques du trafic de conteneurs, mais elles sont importantes. Rien que pour TSI, la retombée économique est de 150 \$ par conteneur sous forme de salaires et avantages sociaux pour nos employés. Je crois que le chiffre cité par l'administration portuaire de Vancouver est de l'ordre de 1 500 \$ à 1 700 \$ de retombées économiques successives en aval pour l'économie canadienne.

Sur la capacité de terminal de 2,2 millions d'EVP mentionnée par Cliff, TSI manutentionne plus de 1,7 million d'EVP, c'est-à-dire que nous sommes le manutentionnaire de conteneurs dominant. Avec les projets d'expansion de Cliff chez DP World Vancouver, sa part du marché va augmenter. Notre prochaine expansion, le troisième poste d'accostage, ne sera pas terminée avant la fin 2009, mais il ajoutera 30, 40 ou 50 p. 100 à notre capacité.

I will give you two last figures. Vanterm completed an expansion last year taking the capacity from 500,000 TEUs to 850,000 TEUs, and we are currently at that maximum right now. Deltaport was technically at 850,000 TEUs. We have been operating over capacity for the last two years and, in 2006, we exceeded 1 million TEUs at that facility without any real pains until this current infrastructure dilemma. With the third berth, we think we can approach 2 million TEUs at Deltaport, so we have significant plans. Our challenge is what happens between now and 2009 for both the inner harbour, the external harbour and for Vancouver and the Pacific Gateway projects that both the federal and provincial governments have on plan.

I want to commend both the federal and provincial governments for the injection of funds and the support of the Pacific Gateway initiative. It has been substantial and I think it is leading-edge in terms of showing support jointly by two government factions. The support allows the private sector to bring our expansion plans to fruition, keeping our fluidity.

Cliff provided a good explanation of the imbalance in the influx of the imports versus the exports and that imbalance will always be a dilemma but that Pacific Gateway initiative is extremely vital to our continued growth. Unfortunately, that initiative is a little ways off but it is a start.

We also support the recommendations that have been made regarding the Canada Marine Act and the Canada Transportation Act. We would like to see those recommendations enacted. We think they give strength and flexibility to the private sector and to these projects to continue, and we think they should be implemented rapidly rather than delaying them any further.

I want to mention again the group of terminals I talked about with respect to the global container terminals that we rely on. The supply chains and the world trade that we are involved in are global and therefore fluid. Those ships are not locked into any one port, and that is our concern. We need to show that the ports we operate can maintain the fluidity. They can support the visits from the federal and provincial ministers supporting the gateway but as I mentioned at the outset, and you probably heard recently from other players including Cliff Stewart, we are concerned that that supply chain has some weak links. Cliff mentioned possible alternatives, off-dock terminals, to keep it going. The current railroad situation is exacerbated by the weather. However, no contingencies were in place before the weather happened. That situation demonstrates to us again a concern that if no contingencies are in place for the supply chain, it may be an expensive cost to the system but I think the system is prepared. I am talking about the ocean carriers and the terminals. The railroads must realize that if they want to play in this trade, they need to build in some cost to maintain fluidity because the ocean carriers will find alternative ports to go to if this one does not work. I think carriers are prepared to pay a higher cost of accessing this corridor as long as the port works. Again, contingency plans did not seem to be in place for any glitches. Similarly, we are concerned as to what the future is for that

Je vais vous donner deux derniers chiffres. Vanterm a achevé un projet d'expansion l'an dernier qui a porté sa capacité de 500 000 à 850 000 EVP, et nous tournons actuellement à ce maximum. Deltaport avait techniquement une capacité de 850 000 EVP, mais nous tournons à surcapacité depuis deux ans et, en 2006, nous avons dépassé dans ce terminal 1 million d'EVP sans trop de problèmes, avec l'installation actuelle. Avec le troisième poste d'accostage, nous pensons pouvoir nous approcher de 2 millions d'EVP à Deltaport, et nous avons à cet égard des plans ambitieux. Notre défi est de savoir ce qui va se passer entre aujourd'hui et 2009 tant pour l'arrière-port que le port externe et les projets de Porte de Vancouver et du Pacifique du gouvernement provincial et du gouvernement fédéral.

Je veux féliciter le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial de l'injection de fonds et de l'appui à l'initiative de la Porte du Pacifique. L'effort est substantiel et je pense qu'il montre la voie d'une collaboration entre deux gouvernements. Ce soutien permet au secteur privé de mener à bien ses plans d'expansion et de préserver ainsi la fluidité du mouvement.

Cliff a donné une bonne explication du déséquilibre entre les importations et les exportations, qui sera toujours un dilemme, mais cette initiative de la Porte du Pacifique est cruciale pour notre croissance future. Malheureusement, cette initiative est un peu tardive mais c'est un début.

Nous appuyons également les recommandations formulées concernant la Loi maritime du Canada et la Loi sur les transports au Canada. Nous aimerions que ces recommandations soient appliquées. Nous pensons qu'elles donneront au secteur privé davantage de force et de flexibilité et permettront à ces projets de se poursuivre, et elles devraient être mises en œuvre sans plus tarder.

Je veux mentionner de nouveau le groupe de terminaux dont j'ai parlé dans la perspective du mouvement mondial de conteneurs dont nous dépendons. Les chaînes d'approvisionnement et les échanges mondiaux sont planétaires et par conséquent fluides. Ces navires ne sont pas limités à un seul port et c'est notre inquiétude. Nous devons montrer que nos ports sont capables de maintenir la fluidité. Il est bon d'avoir la visite des ministres fédéral et provincial exprimant leur appui à la Porte du Pacifique, mais comme je l'ai mentionné au début, et comme d'autres intervenants comme Cliff Stewart vous l'on probablement déjà dit, nous sommes préoccupés par l'existence de maillons faibles dans la chaîne d'approvisionnement. Cliff a mentionné des solutions de rechange, des terminaux d'arrière-pays, pour continuer à la faire tourner. La situation ferroviaire actuelle est exacerbée par le mauvais temps. Cependant, aucun plan de crise n'était en place avant les tempêtes. Cette situation démontre de nouveau que s'il n'y a pas de plan d'urgence en place pour la chaîne d'approvisionnement, le coût pour le système peut être important, même si nous-mêmes sommes préparés. Je parle là des transporteurs maritimes et des terminaux. Les chemins de fer doivent réaliser que s'ils veulent continuer de jouer dans ce secteur, ils vont devoir consentir des dépenses pour maintenir la fluidité car les armateurs vont aller décharger dans d'autres ports si les nôtres sont bloqués. Je pense que les transporteurs sont prêts

infrastructure: if that infrastructure is robust enough to continue growth, let alone get us out of our current jam. There are two issues here: contingency to get out of our current situation, and contingencies or growth plans of infrastructure changes, whether they are at the terminal, off-dock hubs on the inland sections, rail hubs, intermodal transport facilities, additional rail track and additional rail storage areas. If those changes do not become a reality, we will continue to be seen by the overseas world trade as a somewhat unreliable, unpredictable gateway, and that is not how we want to be seen.

Environmentally, we have been conscious of making our terminals clean and of operating them efficiently. We work on using new technology and new fuels to reduce emissions. We are conscious of that in everything we do at both our sites and I am sure Cliff has a similar goal. We are trying to be upfront in keeping anything we do environmentally friendly or leading-edge. We have looked at equipment types, new technology that has never been used before but that we feel is environmentally responsible.

I think I have covered most of that issue. We are probably open to questions now.

**The Chairman:** My first question is for Mr. Stewart. Asian ports have the ability to establish brand new ports using the most modern features. Canada is working with older ports that need to be upgraded, and some countries can leap forward with the benefit of new technology. Labour and work practices at Asian ports are not at the same standards as Canada. The most productive ports tend to operate 24 hours a day. Can we achieve a similar level of performance for Canadian ports?

**Mr. Stewart:** Absolutely.

**The Chair:** Do we have the labour force?

**Mr. Stewart:** The project that we recently completed at Centerm is a great example. We have doubled the capacity of that terminal but we have not changed the size of the footprint at all. We accomplished that by deploying the latest technology. Notwithstanding some unusual practices, I would stack up the labour in Canada against labour anywhere in the world. One challenge we have faced historically is that the business has tended to ebb and flow. As in anything, people become good at what they do when they do it every day. Now, we are seeing that opportunity for people to work five days a week, 52 weeks a year, and we are starting to see the kinds of productivities we see at terminals in Asia. It is always important to remember that the vast majority of big terminals in Asia are what are called transshipment terminals, and they count every container twice. They count it once when they take it off the ship and they count it

à payer plus cher pour accéder à ce corridor, à condition que le port fonctionne bien. Encore une fois, il ne semblait pas exister de plans pour pallier aux situations d'urgence. De même, nous nous inquiétons de l'avenir de cette infrastructure et nous nous demandons si le réseau est suffisamment robuste pour autoriser l'expansion et nous sortir de notre crise actuelle. Il y a là deux problèmes : les plans de contingence pour sortir de la situation actuelle et les plans d'expansion infrastructurelle, que ce soit dans les terminaux, les plaques tournantes d'arrière-pays, les plaques tournantes ferroviaires, les installations de transport intermodal, sous forme de voies ferrées et de voies de garage supplémentaires. Si ces changements ne sont pas concrétisés, nous continuerons d'être perçus par l'étranger comme une porte d'accès insuffisamment fiable, quelque peu imprévisible, ce qui n'est pas la façon dont nous voulons être perçus.

Sur le plan environnemental, nous nous efforçons de faire en sorte que nos terminaux soient propres et fonctionnent avec efficacité. Nous mettons en place des technologies nouvelles et utilisons des nouveaux carburants pour réduire nos émissions. C'est une dimension consciente de tout ce que nous faisons dans nos deux sites et je suis sûr que Cliff a le même objectif. Nous cherchons consciemment à rendre nos opérations écologiques et à la pointe du progrès. Nous avons eu recours à des équipements nouveaux, des technologies nouvelles qui n'ont jamais été utilisées auparavant mais que nous estimons être écologiques.

Je pense avoir couvert la plus grande partie de ce volet. Nous sommes prêts à répondre à vos questions.

**La présidente :** Ma première question s'adresse à M. Stewart. Les ports asiatiques ont la possibilité de créer de nouveaux ports flambants neufs utilisant les équipements les plus modernes. Le Canada travaille avec des ports plus anciens qu'il faut mettre à niveau, alors que certains pays peuvent prendre de l'avance en mettant en œuvre des technologies nouvelles. Les salaires et normes de travail dans les ports asiatiques ne sont pas les mêmes qu'au Canada. Les ports les plus productifs tendent à tourner 24 heures par jour. Pouvons-nous parvenir à des niveaux de rendement similaires dans les ports canadiens?

**M. Stewart :** Absolument.

**La présidente :** Avons-nous la main-d'œuvre?

**M. Stewart :** Le projet que nous avons récemment terminé chez Centerm est un bon exemple. Nous avons doublé la capacité de ce terminal mais nous n'avons pas du tout modifié la dimension de l'empreinte. Nous avons accompli cela en déployant la technologie dernier cri. Nonobstant quelques pratiques inhabituelles, la main-d'œuvre canadienne peut rivaliser avec celle de n'importe quel pays au monde. Une difficulté traditionnelle que nous rencontrons dans cette branche c'est que l'activité est fluctuante. Comme dans tout, les gens acquièrent un savoir-faire lorsqu'ils font le travail tous les jours. Maintenant que nos employés ont l'occasion de travailler cinq jours par semaine, 52 semaines par an, nous commençons à voir le genre de productivité que l'on rencontre dans les terminaux en Asie. Il ne faut jamais perdre de vue que la vaste majorité des gros terminaux en Asie sont ce que l'on appelle des terminaux de transbordement,

again when they put it back on the ship. Our terminals are origin and destination terminals, so the container comes off the ship and goes somewhere, or comes from somewhere and goes on a ship. We count it only once. The terminal I operate now is approaching the kind of numbers that Morley Strachan already sees at Deltaport and Vanterm. Those terminals are in the range of 10,000 TEUs per acre, which compares favourably with the 20,000 TEUs per acre that we see in Asian transshipment terminals. Where we will always struggle is in the large ports in Asia. What tends to happen is that a large ship comes in, comes alongside and they put four, five or six cranes on. They empty everything out of a given hold and then they fill it all back in again, so the crane may sit in the same place for a day or two. It is an efficient operation. Vancouver tends to be what I call a topping-off port. The same ship may come in and we may move a quarter of what is on the ship but we do it from every hatch and hold, and so we are moving all over the ship rather than sitting in one place. That movement has a huge impact on productivity, there is no question.

I mentioned earlier that the challenge is finding, training and keeping labour. The employers' association here in Vancouver has been working with the unions in the last couple of years to make that challenge a key focus.

It is important to remember that the overall employment on the waterfront in Vancouver declined from 1973 until about three years ago. It declined for nearly 30 years, and in the last three years, it has increased back to the levels of 1973. All of that growth has been because of the growth in containers. Probably a third of the workforce in the container handling sector has been in the business for three years or less. As those new hires gain experience, we are seeing the increase in productivities that we need to see here. In terms of deploying technology, none of the players here are afraid to deploy the technology. We recently spent \$150 million. We have another \$30 million worth of equipment either on order or about to be on order so technology is not an issue.

**The Chairman:** Container ports will attract large ships if they can process them quickly. We are told that shipping lines only make money when their vessels are at sea. To be more competitive, terminal operators try to minimize waiting because it is expensive. Is a one- or two-day wait an unusual circumstance, and what are the main recent technological developments to help ports process large ships more rapidly? Any one of you can answer.

**Mr. Strachan:** Do you mind if Cliff and I trade off on these questions because some answers may be similar and some may be different. As Cliff says, we are proud of our labour. They do a good job. The circumstances of working the ships here are different than in Asia, as Cliff has described. However, we are

c'est-à-dire qu'ils comptent chaque conteneur deux fois. Ils le comptent une fois lorsqu'ils le déchargent du bateau et ils le recomptent lorsqu'ils le chargent sur un nouveau bateau. Nos terminaux sont des terminaux d'origine et destination, si bien que le conteneur est déchargé du navire et s'en va ailleurs, ou bien vient d'ailleurs et est chargé à bord. Le terminal que j'exploite approche aujourd'hui les chiffres que Morley Strachan voit déjà à Deltaport et Vanterm. Ces terminaux sont aux alentours de 10 000 EVP par acre, ce qui se compare très favorablement avec les 20 000 EVP par acre des terminaux de transbordement asiatiques. C'est avec les grands ports d'Asie que nous aurons toujours du mal à rivaliser. En effet, ce qui se passe en général là-bas, c'est qu'un gros navire vient à quai et ils lui affectent quatre, cinq ou six grues. Ils vident toute la cale et puis la remplissent de nouveau, si bien que la grue reste au même endroit pendant un ou deux jours. C'est une opération efficace. Vancouver tend à être ce que j'appelle un port de remplissage. Le même navire arrive chez nous et nous déchargeons ou chargeons un quart du contenu du navire mais nous le faisons à chaque écouteille et chaque cale, si bien que nous nous activons sur tout le navire au lieu de rester à la même place. Ces déplacements ont un énorme impact sur la productivité, cela ne fait aucun doute.

J'ai indiqué tout à l'heure que le défi consiste à trouver, former et fixer la main-d'œuvre. L'association patronale ici à Vancouver collabore avec les syndicats depuis quelques années pour focaliser sur ce problème.

Il ne faut pas oublier que l'emploi total sur les docks de Vancouver a baissé de 1973 jusqu'il y a environ trois ans. Il a décliné pendant près de 30 ans et au cours des trois dernières années il est remonté jusqu'au niveau de 1973. Toute cette croissance est le seul fait des conteneurs. Probablement un tiers de la main-d'œuvre du secteur de la manutention des conteneurs a trois années d'ancienneté ou moins. Au fur et à mesure que ces nouvelles recrues gagnent en expérience, nous voyons les augmentations de productivité dont nous avons besoin. Pour ce qui est du déploiement de la technologie, aucune des entreprises ici n'a peur d'investir. Nous avons récemment dépensé 150 millions de dollars. Nous sommes sur le point de passer commande pour 30 millions de dollars d'équipement de plus, et la technologie n'est donc pas un problème.

**La présidente :** Les ports de conteneurs vont attirer de gros navires s'ils parviennent à les charger et décharger vite. On nous dit que les compagnies de navigation ne gagnent d'argent que lorsque leur navire est en mer. Pour être plus compétitifs, les exploitants de terminaux doivent chercher à minimiser les temps d'immobilisation parce que l'attente est coûteuse. Est-ce qu'une attente d'un ou deux jours est inhabituelle et quels sont les principaux progrès technologiques récents qui aident les ports à charger et décharger plus rapidement les gros navires? La question s'adresse à vous deux.

**M. Strachan :** Si vous le permettez, Cliff et moi allons nous échanger la parole sur ces questions car certaines réponses peuvent être similaires et d'autres différentes. Comme Cliff l'a dit, nous sommes fiers de notre main-d'œuvre. Elle fait un bon travail. Comme Cliff l'a décrit, nos opérations sur les navires

proud of the fact that we keep the ships on consistent schedules. Our schedules are precise. The ship lines have targeted days that they arrive every week at that terminal. Let us say it is Tuesday. A certain shipper comes in, and I expect that shipper back here next Tuesday and the following Tuesday. They are regulated, as you correctly indicated. What they call vessel service integrity is absolutely paramount to the ocean carriers. They want to ensure vessel service integrity at all ports so it does not jeopardize the rotation of the carrier to the various ports. I am proud to say in both terminals we turn those ships in an expeditious manner. What we have encountered lately, because of the infrastructure breakdown at Deltaport, we are delaying the ships by five to seven days. The carriers are sitting there five to seven days. Vanterm has now started to delay their ships by two to three days. That delay is absolute hell for ocean carriers. The reason is congestion. I will use only this one analogy about the sink syndrome, where the tap is on and that is the imports coming in. The terminal is the sink, and the drain is the railroads or any other combination that takes the freight away. If the drain is not large enough to keep the sink fluid, eventually we start to overflow. The tap keeps running and that is exactly what we face right now until someone builds a bigger drain, opens that drain up or we turn the tap off. That is our concern. The delays are caused only by those issues that are terminal-related and that allow congestion. If we cannot move the product through, we cannot take the product off the ship. Similarly, we probably cannot even load it on the ship on time. The technology that we are employing is basically planning the terminal out. Deltaport is switching to a new terminal operating system designed exactly to let the computer tell our equipment where the next most productive move is for people and equipment, rather than have people only in one area of the terminal focusing on that little section of the terminal, and not knowing there is a better use of equipment somewhere else. We found the technology to be beneficial. The concept is that humans are good but sometimes the computer can work faster with the equipment's messaging and allow that equipment to be used always in the most productive manner. That concept applies from the dock gantry crane that works the ship to what they call bomb carts or tractor trailers that supply the crane with the chassis either to receive the container off the ship or deliver the container to the crane to put on the ship. The absolute paramount thing is to keep that crane in constant motion in the most productive manner even though, as Cliff says, we have to bounce around the ship. The whole terminal must be fluid to keep going. I do not know if you want to add to that, Cliff.

**Mr. Stewart:** I think the other thing to talk about in technology is cranes. The equipment we deployed in Vancouver was state of the art when we ordered it three years ago. Morley has the same type of equipment: what we call twin-lift-capable cranes. They are capable of loading two loaded 20-foot containers for a total potential weight of 62 tonnes. However, the crane

différent de ce qu'elles sont en Asie, mais nous sommes fiers du fait que nous respectons les horaires des navires. Nos horaires sont précis. Les compagnies de navigation ont des jours cibles d'arrivée chaque semaine au terminal. Supposons que ce soit le mardi. Ce navire repart et je m'attends à ce qu'il revienne mardi prochain et le mardi suivant. Tout est réglé d'avance, comme vous l'avez bien dit. Ce que l'on appelle l'intégrité du service au navire est absolument primordiale pour les transporteurs maritimes. Ils veulent garantir l'intégrité du service aux navires dans tous les ports de façon à ne pas altérer les rotations dans les divers ports. Je suis fier de dire que dans nos deux terminaux nous chargeons et déchargeons ces navires dans les meilleurs délais. Le problème que nous avons rencontré dernièrement avec la défaillance d'infrastructure à Deltaport occasionne des retards aux navires de cinq à sept jours. Les porte-conteneurs attendent cinq à sept jours. Vanterm a maintenant commencé à retarder ses navires de deux à trois jours. Ce retard représente l'enfer absolu pour les transporteurs maritimes. Il est dû à la congestion. Je fais l'analogie avec un évier, dont le robinet est ouvert, et qui représente l'afflux des importations. Le terminal est l'évier et le drain, c'est les chemins de fer ou toute autre combinaison qui enlève le fret. Si le drain n'est pas assez gros pour garder l'évier fluide, nous allons finir par déborder. Le robinet continue à couler et c'est exactement la situation que nous connaissons actuellement et qui durera jusqu'à ce que quelqu'un construise un plus gros drain, ouvre davantage ce drain, ou bien que nous fermions le robinet. Voilà notre crainte. Les retards sont causés uniquement par les problèmes de terminaux et la congestion. Si nous ne parvenons pas à écouler le fret, nous ne pouvons pas décharger le navire. De la même façon, nous ne pouvons probablement même pas charger dans les délais. La technologie que nous employons planifie en totalité l'activité du terminal. Deltaport met en place un nouveau système d'exploitation du terminal conçu pour que l'ordinateur dise précisément à notre équipement où se situe le prochain mouvement le plus productif pour le personnel et le matériel, au lieu d'avoir des gens dans un secteur du terminal qui font leur travail dans leur coin sans savoir qu'il y aurait un meilleur usage pour le matériel ailleurs. Nous trouvons cette technologie bénéfique. L'idée, c'est que les humains sont bons mais parfois l'ordinateur peut travailler plus vite avec la messagerie des équipements et permettre que le matériel soit toujours utilisé de la façon la plus productive. Ce concept s'applique depuis le pont-portique de quai qui travaille sur le navire jusqu'à ce que l'on appelle les « chariots à bombe », les tracteurs-remorques qui apportent au portique le châssis qui reçoit le conteneur déchargé du navire ou livre le conteneur au portique pour chargement sur le navire. Ce qui est absolument essentiel, c'est de garder ce portique constamment en mouvement de la façon la plus productive possible et ce bien que, comme Cliff l'a expliqué, nous devons nous déplacer d'un endroit à l'autre sur le bateau. Tout le terminal doit être fluide pour que la circulation se fasse. Je ne sais pas si vous voudriez ajouter quelque chose à cela, Cliff.

**M. Stewart :** Un autre volet de la technologie dont il faudrait parler, ce sont les grues. Le matériel que nous avons déployé à Vancouver était dernier cri lorsque nous l'avons commandé il y a trois ans. Morley a le même type : c'est ce que nous appelons des grues à double charge. Elles sont capables de lever deux conteneurs de 20 pieds pleins, pour un poids potentiel total



business marches on quickly. The state of the art now is what is called quad-lift, which lifts four 20-foot containers or two 40-foot containers. A crane has about a 20-year life. One challenge is looking in the crystal ball when we order a piece of equipment with a 20-year life, figure out what has not been invented yet, then order it and deploy it. When building a new terminal from scratch, as they have done at the new terminal in Shanghai, they have the ability to order the latest and greatest. We need to fit the equipment to the terminal we have and I will give you a good example. The standard gauge for cranes now is between 100 feet and 120 feet; in other words, the distance between the front rail and the back rail that the crane sits on. When we ordered our last two cranes, we had three cranes already on the dock and they were 80-foot gauge. We needed to make the decision whether to convert those cranes to 100-foot and buy new cranes at 100-foot, or find a good design to work with a twin-20-lift with an 80-foot gauge, which is what we ended up choosing. That decision does not make us less efficient. It does not make us less able to compete.

**The Chairman:** Officials from Transport Canada told this committee that a number of initiatives are under way to track containers and even their contents. Currently, there is no integrated system to track containers across different shipping companies or transportation modes in Canada. What can be done to solve the lack of integration on a short-term basis?

**Mr. Stewart:** Ultimately, we need to ask the question, why do we want to track the container? The reason I say that is, we can have good visibility of where a container is, given that the majority of containers move from ocean carriers to terminals to railroads. If the container is on the ocean carrier, we know where it is because we know where the vessel is. If it is on the marine terminal, we know where it is because we have excellent visibility through our operating system where the container is on the terminal. If the container is on the railroad, we have excellent visibility as to where it is because the railroads have car readers located across the country and can tell us with good precision where that container is. The question of that visibility is really one of integration: what I would call back-office integration. The issue is really a software issue. The question is, why do we need to know and who wants to pay the cost of making those systems talk together? If the issue is security, we should catch that problem before it ever gets into the country. If not, then we should catch it right at the docks, which is where, for example, the radiation portal program is going. We have good visibility now of the containers coming at us on the railroads, and our customers do as well.

**The Chairman:** Do you want to add something, Senator Tkachuk?

de 62 tonnes. Cependant, la technologie des grues avance vite. Le dernier cri aujourd'hui est ce que l'on appelle la quadruple charge, une grue qui lève quatre conteneurs de 20 pieds ou deux conteneurs de 40 pieds à la fois. Une grue a une durée de vie d'une vingtaine d'années. L'une des difficultés, lorsqu'on commande un équipement ayant une durée de vie de 20 ans, est de lire dans la boule de cristal pour essayer d'imaginer ce qui n'a pas encore été inventé, puis le commander et le déployer. Lorsqu'on construit un nouveau terminal à partir de zéro, comme ils l'ont fait avec leur nouveau terminal à Shanghai, ils ont pu commander ce qu'il y avait de plus récent et de meilleur. Nous devons adapter le matériel au terminal que nous avons et je vais vous en donner un bon exemple. L'écartement standard des ponts-portiques se situe aujourd'hui entre 100 pieds et 120 pieds; autrement dit, c'est la distance qui sépare le rail avant du rail arrière sur lequel repose la grue. Lorsque nous avons commandé nos deux dernières grues, nous en avions déjà trois sur le quai et elles avaient un écartement de 80 pieds. Il nous a fallu décider si nous allions convertir ces grues à 100 pieds et acheter de nouveaux portiques de 100 pieds, ou bien trouver une bonne conception nous permettant d'avoir un double levage avec un écartement de 80 pieds, ce que nous avons fini par choisir. Cette décision ne nous rend pas moins efficaces, ni moins compétitifs.

**La présidente :** Des fonctionnaires du ministère des Transports nous ont dit qu'un certain nombre d'initiatives sont en cours pour suivre à la trace les conteneurs et même leur contenu. À l'heure actuelle, il n'existe pas de système intégré pour pister les conteneurs à travers différentes compagnies maritimes ou modes de transport au Canada. Que peut-on faire à court terme pour remédier à cette absence d'intégration?

**M. Stewart :** En fin de compte, il faut poser la question de savoir pourquoi on veut suivre le conteneur? Je le dis parce que nous avons une bonne visibilité de l'endroit où se trouve un conteneur, étant donné que la majorité passe d'un navire dans un terminal puis sur un chemin de fer. Si le conteneur est sur le navire, nous savons où il se trouve parce qu'on peut localiser le navire. S'il est dans un terminal maritime, nous savons où il se trouve parce que nous avons une excellente visibilité à travers notre système opérationnel de l'endroit où il se trouve dans le terminal. Si le conteneur est sur un train, nous avons une excellente visibilité de sa localisation parce que les chemins de fer ont des lecteurs de wagons à travers le pays et peuvent nous dire avec une bonne précision où se trouve le conteneur. La question de la visibilité en est réellement une d'intégration; ce que j'appelle l'intégration d'arrière-plan. C'est réellement un problème de logiciel. La question est de savoir pourquoi nous voulons pister le conteneur et qui veut payer le coût de la mise en communication de ces systèmes? Si c'est une affaire de sécurité, il vaudrait mieux dépister le problème avant l'arrivée dans le pays. Sinon, nous devrions le dépister directement à quai, par exemple là où va être installé le portique de détection de radiation. Nous avons aujourd'hui une bonne visibilité des conteneurs qui nous arrivent par chemin de fer et nos clients l'ont aussi.

**La présidente :** Voulez-vous ajouter quelque chose, sénateur Tkachuk?

**Senator Tkachuk:** Yesterday, witnesses from the West Coast Container Freight Handlers Association talked about the problem of exports. They were not able to move product out of their place into your place onto a ship. That problem was becoming serious, and perhaps your concentration was more on the imports rather than the exports. I am not sure if they said that but that is what I concluded. My conclusion may be wrong, but I will ask you to comment on that and what their issues were.

**Mr. Strachan:** I will take this one because I think our terminal caused that issue. Our contracted customers, the customers that pay us, are the ocean carriers, so we are guided by some of their desires. We also are a tenant of the Vancouver Port Authority so we have to abide by their wishes. In this case, the exports you refer to are the export truck local market: The export rail market is continuing. I will spend a few seconds giving you a little bit of history to give you an appreciation of how we came to that decision and what happened. Deltaport started to melt down, if you will, on November 10 of last year and it is still in meltdown mode for a variety of reasons, mostly weather-related. I mentioned to you the reason we are not out of that situation is there have been no contingencies and no way to work through the backlog. The backlog continues while the new volumes continue to come. The railroads take away what they can in a small overflow, digging into backlog, but as that became more and more impeded —

**Senator Tkachuk:** I do not mean to break your train of thought but as you explain, can you be more specific on the backlog because I do not know what you are talking about — weather, et cetera. Then, follow through with the rest of the story.

**Mr. Strachan:** Okay, fine: The ships come in with a certain amount of import cargo and we know what that is. We also have a daily rail-handling capability and daily terminal-handling capability. That is historical, we know what our capacities are, and both CP and CN supply the rail to meet the demand. As a local market, that is not an issue. The capacity for local market truck is not an issue because we have what we call extended gates, late night gates or speed gates. Typically, a truck gate opens at seven in the morning and closes at five o'clock at night so we still have the evening and midnight that we can work the truck gate if we take the cargo to warehouses that are open 24 hours. Both our terminals work 24 hours a day, seven days a week, 360 days a year. The only ones that do not are the truck gates, truckers. We do not have a capacity issue with trucks, typically. Again, the issue is making sure the rail comes in and out. When the imports come in, let us say at a thousand moves, and the rail supplies 800, there are 200 deficient and that creates a backlog. If that happens

**Le sénateur Tkachuk :** Hier, des témoins de la West Coast Container Freight Handlers Association nous ont parlé du problème des exportations. Ils n'ont pas été en mesure de vous livrer du fret pour être chargé sur un navire. Le problème devenait sérieux et peut-être est-ce dû au fait que vous vous concentrez davantage sur les importations que sur les exportations. Je ne suis pas sûr qu'ils aient dit cela mais c'était ma conclusion. Je peux me tromper, mais j'aimerais que vous nous parliez de cette affaire du problème qu'ils ont rencontré.

**M. Strachan :** Je vais en parler car je crois que c'est notre terminal qui est à l'origine du problème. Nos clients contractuels, les clients qui nous payent, sont les transporteurs maritimes, et nous sommes donc guidés par leurs désirs. Nous sommes également locataires de l'Administration portuaire de Vancouver et nous devons nous plier à ses vœux. En l'occurrence, les exportations dont vous parlez sont celles acheminées par le camionnage local. Le marché ferroviaire des exportations se poursuit. Je vais prendre quelques secondes pour faire un peu d'histoire et vous permettre de comprendre comment nous en sommes arrivés à cette décision et ce qui s'est produit. Deltaport a commencé à s'effondrer, en quelque sorte, le 10 novembre de l'an dernier et reste en mode de panne pour diverses raisons, principalement de nature météorologique. Je vous ai indiqué la raison pour laquelle nous n'avons pas encore surmonté la situation : l'absence d'un plan de crise et aucun moyen d'éponger l'arriéré. L'arriéré subsiste alors que les volumes de fret nouveaux ne baissent pas. Les chemins de fer nous enlèvent un peu de surcroît, entamant ainsi l'arriéré, mais au fur et à mesure que cela a été de plus en plus entravé...

**Le sénateur Tkachuk :** Je ne veux pas vous troubler pendant vos explications, mais pourriez-vous nous préciser un peu l'arriéré car je ne sais pas de quoi vous parlez — la météorologie, et cetera. Ensuite, continuez avec le reste de votre histoire.

**M. Strachan :** D'accord, bien. Les navires nous arrivent avec une certaine quantité de fret et nous la connaissons. Nous avons une capacité de manutention ferroviaire quotidienne et une capacité de manutention terminale quotidienne. Ce sont des données historiques, et nous savons donc quelles sont nos capacités tant que CP ou que CN nous fournissent les wagons pour répondre à la demande. Pour ce qui est du marché local, ce n'est pas un problème. La capacité du marché du camionnage local n'est pas un problème car nous avons ce que nous appelons des portails étendus, des portails de nuit ou portails de vitesse. Typiquement, un portail de camion ouvre à 7 heures du matin et ferme à 5 heures du soir, si bien que nous disposons encore de la soirée et de la nuit si nous voulons intensifier le trafic de camions à destination d'entrepôts ouverts 24 heures. Nos deux terminaux tournent 24 heures par jour, sept jours par semaine, 360 jours par an. Les seuls qui n'ont pas ces horaires sont les camionneurs. Mais typiquement nous n'avons pas de problème de capacité au niveau des camions. Encore une fois, il s'agit surtout de faire en

every day, the backlog builds up and eventually we hit a capacity breakup. I have changed the numbers to make it simple but that is what happens.

The railroads like to be balanced both ways and, as Cliff mentioned, that balance is not happening because there are not enough exports to meet the import demands. We have an imbalance. The terminals do not really care about that balance. It does not matter to us because we only load the ship off and on. The railroads care but they seem to focus on balance, and we are stuck with the imbalance of what is over and above the rail car supply to meet the import. I know that all the rail carriers work together to meet that demand but there is that mismatch between the supply of rail cars and the import demand. Over time, that imbalance in what is left on the dock and what is taken away is the sink syndrome that I mentioned. Then, we need to make some decisions so the terminal can at least stay open and try to service the ships that are already starting to be delayed. It is now March, and Deltaport started that on November 10. The ships starting idling: we would hold them at berth or have them at anchor in the harbour until we created space on the dock so we could allow that ship in. Even when we started on that ship, we would only put one or two gangs on it instead of three or four gangs, while the terminal was slowly being depleted and we were making space. Then we can allow space to come on from the ship. That is the import side. The export side is the reverse.

When Vanterm started to melt down as a result of CP's weather issues, we did not have the luxury of building up the backlog slowly. The situation went quickly from lukewarm, warm, to white hot in a short period of time. We had a conference call with our ocean carriers, the railroads and the Vancouver Port Authority and said, we know what happened at Deltaport and the realities of what happened at Deltaport. We gave the carriers a choice: we could idle their ships or — and we took a risk on this one — we could shut off their export truck for a short period of time until the rail catches up to allow that space to keep going. We did not want to cut off the rail export because we need the rail car to take the imports. It was a matter of, if we shut off one leg we do not have that opportunity to offload the ship. Some of the ocean carriers call at both terminals. They said we do not want to go through hell at Deltaport with our ships — going back to the point about the importance of the service integrity of the ships — so we will take the export shutdown for a period of a week or so. We thought it would take a one-week shutdown at Vanterm of shutting off the truck exports. Unfortunately, with the continued weather, we became jammed. We were never able to open up truck exports again, and we ended up keeping the truck exports shut off locally

sorte que les wagons de chemin de fer arrivent et repartent. Lorsque les importations nous arrivent, mettons, au rythme de 1 000 mouvements, et que le rail ne nous en prend que 800, il y a un reliquat de 200 mouvements et il se crée un arriéré. Si cela se poursuit jour après jour, l'arriéré grossit et nous finissons par avoir une rupture de capacité. J'ai pris des chiffres simples pour expliquer, mais voilà le phénomène qui se produit.

Les chemins de fer aiment avoir une charge équilibrée dans les deux directions et, comme Cliff l'a mentionné, cet équilibre ne se fait pas parce qu'il n'y a pas suffisamment d'exportations pour contrebalancer les importations. Nous avons un déséquilibre. Cet équilibre importe peu aux terminaux. Il ne nous importe pas parce que nous ne faisons que charger et décharger les navires. Cela importe aux chemins de fer mais ils semblent privilégier l'équilibre et nous restons avec sur les bras le déséquilibre, le surcroît de fret que l'offre de wagons de chemin de fer ne suffit pas à enlever. Je sais que tous les transporteurs ferroviaires collaborent pour répondre à cette demande, mais il y a ce décalage entre l'offre de wagons de chemin de fer et la demande d'importations. Au fil du temps, le décalage entre ce qui est déchargé sur le quai et ce qui est enlevé cause le syndrome de l'évier que j'ai mentionné. À ce moment-là, nous devons prendre quelques décisions afin que le terminal puisse au moins rester ouvert et essayer de servir les navires qui accumulent déjà du retard. Nous sommes maintenant en mars et Deltaport a commencé le 10 novembre à retenir les navires à l'accostage ou à l'ancre jusqu'à ce que nous ayons assez de place sur le dock pour recevoir le navire. Même lorsque nous commençons à décharger ce navire, nous ne lui affectons qu'une ou deux équipes au lieu de trois ou quatre, en attendant que le terminal se vide lentement et que nous fassions de la place. Ce n'est qu'alors que nous pouvons recevoir les conteneurs déchargés de ce navire. Voilà pour le côté importation. Du côté exportation, c'est l'inverse.

Lorsque Vanterm a commencé à être submergé suite aux problèmes météorologiques de CP, nous n'avons pas eu le luxe d'accumuler cet arriéré lentement. La crise est allée rapidement de tiède à chaude, à brûlante en un très court laps de temps. Nous avons tenu une téléconférence avec nos transporteurs maritimes, les chemins de fer et l'Administration portuaire de Vancouver et indiqué que nous avions conscience de ce qui s'est passé à Deltaport. Nous avons donné aux transporteurs le choix : nous pouvions mettre en attente leurs navires ou — et là nous avons pris un risque — nous pouvions fermer l'arrivée des camions d'exportation pendant une courte période jusqu'à ce que le rail rattrape, afin de disposer de cette place de stockage et continuer à décharger. Nous ne voulions pas fermer le trafic d'exportation par rail parce que nous avons besoin de ces wagons pour enlever les importations. Si nous fermions ce mouvement, nous n'allions pas pouvoir décharger les navires. Certains transporteurs océaniques relâchent dans les deux terminaux. Ils ont dit qu'ils ne voulaient pas subir l'enfer avec leurs navires à Deltaport — ce qui nous ramène à l'importance de l'intégrité du service aux navires — et préféreraient la fermeture des exportations pendant une semaine environ. Nous pensons qu'il suffirait d'une fermeture du trafic camionnage d'exportation d'une semaine à Vanterm.

at Vanterm. On top of that, we started idling ships. It is not a decision we are proud of. We took a risk based on promises that we would get car supply and it never happened.

**Senator Tkachuk:** What happens — I am still not sure — is that the railroads decide how large a train they bring in by the amount of exports they have filled into their containers. They bring the train to the West Coast and they unload it. What they are trying to do is match the amount of exports that they bring in, the number of containers, with the imports they take out?

**Mr. Strachan:** Yes, either they start from the export side or they start from the import side. They want balance moved both ways. They do not want to move empty cars.

**Senator Tkachuk:** They do not approach it the other way around by filling up the imports and then working hard to fill up the exports, as they move across the country.

**Mr. Strachan:** No, they are an origin-destination kind of operation. When the train leaves here and goes to Toronto they want to start in Toronto and go all the way back to Vancouver without picking up exports along the way. They want to originate, if possible, in Toronto because that is where the last car was sent to. I think Cliff mentioned that there is an increase in export of empty containers to take back to the Orient to pick up those valuable imports. The railroad does not care if the container is empty or loaded. It is paid for putting something on that rail car. The railways do not want to send an empty car across the country. That is the dilemma. It costs them money or whatever to send us an empty rail car to meet that imbalance to import.

**Senator Tkachuk:** That is why we, in the Prairies, suffer for a lack of containers and a lack of rail cars, according to our exporters. That is what they are complaining about.

**Mr. Strachan:** I would say yes. There are two reasons. One reason is the cost of repositioning: someone chooses not to pay that cost. I think you will find a growing trend here that the ocean carrier does not want to bother with this railway hassle. They would rather dump the freight in our port, move it to a local deconsolidated or transfer facility and give it to somebody else to take the contents out of that container. Move the container by the consignee and not by the ocean carrier. I see that as a growing trend. Some of the ocean carriers say they do not want to go from Shanghai to Toronto. They want to go from Shanghai to Vancouver and let someone else take care of it. On the Prairies, the repositioning question is, how do they relocate that container to you, then have it reloaded and back on the railroad? That does not happen necessarily — the train will pick up in Saskatoon or Winnipeg, but they prefer to go on a direct line and, as much as possible, to minimize switching. It becomes either the railroad's choice to reroute it at their cost or the ocean carrier's to pay for

Malheureusement, avec la poursuite des intempéries, nous avons été embouteillés. Nous n'avons jamais pu rouvrir le trafic camionnage d'exportation et nous avons fini par fermer tout le trafic local d'exportation par camion à Vanterm. En sus, nous avons dû faire attendre les navires. Ce n'est pas une décision dont nous sommes fiers. Nous avons pris un risque en nous fiant aux promesses que nous aurions les wagons requis, mais nous ne les avons jamais obtenus.

**Le sénateur Tkachuk :** Ce qui se passe — je ne suis toujours pas sûr — c'est que les chemins de fer décident de la longueur du train qu'ils vont amener en fonction du volume de fret d'exportation dans leurs conteneurs. Ils amènent ce train sur la côte ouest et le déchargent. Ils cherchent à équilibrer le volume des exportations qu'ils amènent et le nombre de conteneurs d'importation qu'ils ramènent?

**M. Strachan :** Oui, soit ils commencent par le côté exportation soit par le côté importation. Ils veulent un volume équilibré dans les deux sens. Ils ne veulent pas déplacer des wagons vides.

**Le sénateur Tkachuk :** Ils ne commencent pas dans la direction inverse en chargeant toutes les importations et en s'efforçant ensuite de trouver des exportations en cours de route sur le trajet retour.

**M. Strachan :** Non, c'est une exploitation de type origine-destination. Lorsque le train part d'ici pour Toronto, ils veulent repartir de Toronto et revenir à Vancouver sans charger de fret en cours de route. Ils veulent que le point d'origine, dans la mesure du possible, soit Toronto car c'est là où le wagon a été envoyé la dernière fois. Je crois que Cliff a mentionné qu'il y a une augmentation des conteneurs d'exportation vides à ramener en Orient pour y charger ces précieuses importations. Il importe peu au chemin de fer que le conteneur soit vide ou plein. Il est payé pour mettre quelque chose sur son wagon. Le chemin de fer ne veut pas envoyer des wagons vides à travers le pays. C'est là le dilemme. Cela leur coûte de l'argent de nous envoyer des wagons vides pour changer le surcroît des importations.

**Le sénateur Tkachuk :** C'est pourquoi nous, dans les Prairies, nous connaissons une pénurie de conteneurs et une pénurie de wagons, selon nos exportateurs. C'est de cela qu'ils se plaignent.

**M. Strachan :** Je dirais que oui. Il y a deux raisons. Une raison est le coût du repositionnement : quelqu'un choisit de ne pas payer ce coût. Je pense que vous constaterez une tendance croissante chez les transporteurs maritimes à ne plus vouloir s'embarrasser avec les aléas du transport ferroviaire. Ils préfèrent déposer la marchandise dans notre port, la transférer dans un entrepôt déconsolidé ou de transfert local et laisser à quelqu'un d'autre le soin d'enlever le contenu de ce conteneur. Que le consignataire, plutôt que le transporteur maritime, s'occupe du transport terrestre de ce conteneur. Je vois là une tendance croissante. Certains des transporteurs maritimes disent qu'ils ne veulent plus aller de Shanghai à Toronto. Ils veulent aller de Shanghai à Vancouver et laisser quelqu'un d'autre s'occuper du restant du trajet. Le problème du repositionnement dans les Prairies est de savoir comment ils vous acheminent le conteneur vide, pour le faire charger et le raccrocher à un train. Cela ne se fait pas nécessairement — le train peut ramasser à Saskatoon ou

that cost. The third thing that is part of this economics is the value of the commodity they are picking up. The ocean carrier may say they only receive \$300 for that container to go all the way from there to Shanghai, they have incurred all these costs to reposition it and they spent \$600 to pick it up. They would rather send that empty container back on the rail car to the port on the ship, send it to Shanghai and bring over a \$2,000 import load.

**Senator Tkachuk:** As a prairie boy, I can blame the railroads and I can blame Toronto. If I could find a way to blame the banks, I would have a perfect political platform.

**Mr. Stewart:** To reinforce what Morley said, it is critical to understand that exports in containers are subsidized by the imports. As soon as the cost of handling that export exceeds the value of the subsidy, then they will not be available. It is something that the West Coast Container Freight Handlers Association does not like to hear but that is the reality. Morley said \$2,000. I think he was being a little conservative. I think it is more like \$3,000 to go from Shanghai to Vancouver. If that stop in the Prairies takes that container from, say, six round trips a year with six \$2,000 legs going eastbound and drops it to five, then not only have they lost money on the stop in Saskatoon, they have also lost the opportunity to make another \$2,000 eastbound trip. That is the reality of the economics.

**Senator Tkachuk:** I am not sure if Mr. Stewart or Mr. Strachan mentioned that people living here may not find the idea that pleasing of an inland terminal piling up all kinds of containers. We will not have that problem in the Prairies, even though we can see it from 500 miles away. Yesterday, we had a group from Saskatchewan who talked about a smart terminal focused around Moose Jaw, Regina and Saskatoon that would provide an inland terminal in the Prairies. Do you think that is workable or even practical? Do you think that would help the system or hurt the system?

**Mr. Stewart:** There are a couple of issues. You are probably talking about agricultural exports. Agricultural exports go in what are called high-capacity 20-foot containers. In other words, they can use a 20-foot container: they do not need a 40-footer. That business was growing significantly until a couple of years ago. Looking for an average weight on the rail car and average weight on the train, a double-stacked container train can have two 20-foot containers on the bottom or a 40-foot container on the bottom but it can have only a 40-foot container on top. If they have high-cap 20s full of agricultural products on the bottom of every car and they do not have any market for 40s to cap them off with, then either they must stop the train from Toronto or Montreal, take all the boxes off and reload them, or they must send them

Winnipeg mais il préfère aller en ligne directe et réduire les manœuvres au minimum. Ainsi, soit le chemin de fer déroute le wagon à ses frais ou bien le transporteur maritime doit absorber le coût. Le troisième facteur qui entre en ligne de compte est la valeur de la marchandise qu'il ramasse. Le transporteur océanique pourra dire qu'il ne touche que 300 \$ pour transporter ce conteneur d'ici jusqu'à Shanghai, après avoir encouru tous les frais de repositionnement et dépensé 600 \$ pour le ramassage. Il préfère envoyer le conteneur à vide par train jusqu'au port, le ramener à Shanghai et revenir avec un chargement d'importation de 2 000 \$.

**Le sénateur Tkachuk :** Comme gars des Prairies, je peux blâmer les chemins de fer et je peux blâmer Toronto. Si je trouve moyen de blâmer aussi les banques, j'aurais une plate-forme politique parfaite.

**M. Stewart :** Pour renforcer ce que disait Morley, il faut bien voir que les exportations en conteneur sont subventionnées par les importations. Dès que le coût de la manutention de ce fret d'exportation dépasse la valeur de cette subvention, les conteneurs cessent d'être disponibles. C'est quelque chose que la West Coast Container Freight Handlers Association ne veut pas entendre, mais c'est la réalité. Morley a dit que c'est 2 000 \$. Je pense qu'il était un peu conservateur. Je pense que c'est plutôt 3 000 \$ pour aller de Shanghai à Vancouver. Si cet arrêt dans les Prairies signifie que le conteneur, au lieu de faire six voyages aller-retour, avec six trajets ouest-est à 2 000 \$, ne fait plus que cinq aller-retour, non seulement le transporteur a-t-il perdu de l'argent avec l'arrêt à Saskatoon, il a aussi perdu 2 000 \$ de plus sur un trajet en direction est.

**Le sénateur Tkachuk :** Je ne sais pas si c'est M. Stewart ou M. Strachan qui a mentionné que les habitants du coin pourraient ne pas être ravis à l'idée d'avoir un terminal terrestre empilant des masses de conteneurs. Nous n'aurions pas de problème dans les Prairies, même si nous pouvions apercevoir le terminal de 500 milles à la ronde. Hier, nous avons reçu un groupe de la Saskatchewan qui parlait d'un terminal intelligent centré sur Moose Jaw, Regina et Saskatoon, et qui offrirait un terminal intérieur dans les Prairies. Pensez-vous que ce soit faisable ou même envisageable? Pensez-vous que cela serait positif ou négatif pour le système?

**M. Stewart :** Il y a plusieurs aspects. Vous parlez probablement d'exportations agricoles. Les produits agricoles sont transportés dans ce que l'on appelle des conteneurs à haute capacité de 20 pieds. Autrement dit, ils peuvent utiliser des conteneurs de 20 pieds, ils n'ont pas besoin de ceux de 40 pieds. C'était une activité en expansion considérable jusqu'il y a quelques années. Si l'on considère le poids moyen d'un wagon de chemin de fer et le poids moyen d'un train, un train à conteneurs superposés peut avoir au premier niveau deux conteneurs de 20 pieds ou un conteneur de 40 pieds, mais seulement un conteneur de 40 pieds en haut. S'ils ont des conteneurs à haute capacité de 20 pieds remplis de denrées agricoles au premier étage de chaque wagon et pas de marché pour des conteneurs de 40 pieds pour les coiffer, ils doivent soit

with only the high-cap 20s on the bottom. The railroad has a problem because it slows their velocity dramatically and increases their costs.

The second problem is that CN started to see significant increases in the rail infrastructure maintenance costs in both the rails and the cars themselves. They realized they had a problem putting on all these high-cap 20s. They were wearing out the railroad. For that reason, they put a weight capacity limitation on 20-foot containers from the Prairies. They now have the problem that they cannot fill the container on the Prairies. They can partially fill it, and then bring it to Vancouver to top it off. As soon as that limitation went into place, the business of loading high-cap 20s on the Prairies died and I do not see an easy way around that problem. That is why grain comes to the coast in hopper cars and then it is transshipped into containers.

**Mr. Strachan:** One last thing on the local truck export, I did not want to say the local truck exports in Vancouver have been excluded. They have the other option. Those exporters can book with an ocean carrier that happens to call at Vanterm. There is nothing to preclude that container from going onto ships that call at Centerm, Deltaport or even Seattle. This option means only that someone would pay more than they would normally if they went to their first terminal of choice.

**Senator Zimmer:** Thank you for your presentation, gentlemen. My question is the area of storage, Mr. Stewart. We are warehousing now, so we always talk about capacity. I imagine a company such as Wal-Mart in Winnipeg would be pleased to use your capacity as storage. The reason is that they are delighted to get the product into the coast and into the country but if their warehousing in Winnipeg is full, do they use your storage or your capacity as warehousing so that they do not have to bring it in right away because they do not have the space, or is the issue of capacity a non-starter? My question is, do they use your storage or warehousing as a place to keep their product until they need it, and then within a day or two they can get the product quickly?

**Mr. Stewart:** No, in fact, Wal-Mart is an interesting example. Wal-Mart has a key performance indicator, KPI, of getting the containers off the dock within 24 hours. They will pay to work on weekends so they can take the product off the ship and off the dock and put it onto the rail cars as quickly as possible.

**Senator Zimmer:** The second part of that question is, do you use your capacity or your warehousing as a revenue generator for storage or is it too much of a waste that way and you would never use your capacity to charge storage? As storage goes on through a month, do your rates go higher in direct proportion?

arrêter un train venant de Toronto ou Montréal, enlever toutes les boîtes et les recharger, ou bien ils doivent envoyer ces wagons avec uniquement les conteneurs de 20 pieds en bas. Le chemin de fer a un problème car cela ralentit considérablement le train et accroît ses coûts.

Le deuxième problème est que CN a commencé à enregistrer des majorations considérables des frais d'entretien de l'infrastructure, tant au niveau des rails que du matériel roulant lui-même. Ils ont réalisé que le chargement de tous ces conteneurs de 20 pieds à haute capacité leur pose un problème. Ils usent la voie ferrée. Pour cette raison, ils ont imposé une limitation de poids aux conteneurs de 20 pieds des Prairies. Maintenant, dans les Prairies, ils ont le problème de ne pas pouvoir remplir complètement les conteneurs. Ils peuvent les charger partiellement, les acheminer à Vancouver et là les remplir. Dès que cette restriction est entrée en vigueur, toute l'activité de chargement des conteneurs de 20 pieds à haute capacité dans les Prairies s'est arrêtée et je ne vois pas de solution facile à ce problème. C'est pourquoi le grain est acheminé jusque sur la côte dans des wagons à trémie, puis transbordé dans des conteneurs.

**M. Strachan :** Une dernière chose concernant les exportations par camionnage locales. Je ne voulais pas donner à entendre que le transport leur est fermé à Vancouver. Il y a l'autre option. Ces exportateurs peuvent passer contrat avec un transporteur maritime qui fait relâche à Vanterm. Rien n'empêche ce conteneur d'être chargé sur des navires qui font relâche à Centerm, à Deltaport ou même Seattle. Cette option signifie seulement que l'exportateur paiera plus qu'il ne le ferait normalement s'il chargeait dans son terminal de premier choix.

**Le sénateur Zimmer :** Merci de votre exposé, messieurs. Ma question porte sur l'entreposage, monsieur Stewart. Nous entreposons actuellement, et donc nous parlons toujours de capacité. J'imagine qu'une société comme Wal-Mart à Winnipeg serait ravie d'utiliser votre capacité comme entrepôt. La raison en est-elle qu'elle est ravie d'avoir la marchandise en place sur la côte et dans le pays, mais si son entrepôt à Winnipeg est plein, utilise-t-elle votre capacité pour l'entreposage de façon à ne pas faire venir la marchandise chez elle parce que ses entrepôts sont pleins, ou bien la question de la capacité ne se pose-t-elle pas? Ma question est donc de savoir si une telle société utilise vos entrepôts ou votre entreposage comme lieu pour garder la marchandise jusqu'à ce qu'elle en a besoin et pouvoir alors la faire venir rapidement en l'espace d'un jour ou deux?

**M. Stewart :** Non, d'ailleurs Wal-Mart est un exemple intéressant. Wal-Mart a un indicateur de rendement clé, IRC, qui exige que les conteneurs soient enlevés du quai dans les 24 heures. Elle va payer pour travailler en fin de semaine afin de décharger la marchandise du navire et la charger sur des wagons de chemin de fer aussi rapidement que possible.

**Le sénateur Zimmer :** La deuxième partie de la question est de savoir si vous utilisez votre capacité d'entreposage comme source de revenu ou bien si cela représente un trop grand gaspillage et que vous n'utiliserez jamais votre capacité pour faire payer des frais d'entreposage? Est-ce que vos frais augmentent au fur et à mesure du temps qui passe, mettons après un mois?

**Mr. Stewart:** Yes, we would prefer not to earn anything from demurrage and the demurrage rates rise. We still have five free days. I think Morley Strachan has three free days. After five days it goes to \$25 per TEU per day. After another five days it goes to \$50 per TEU per day and five days after that it goes to \$100 per TEU per day.

**Senator Zimmer:** It is in direct proportion?

**Mr. Stewart:** It is in direct proportion. Virtually nothing is there 30 days. If something is there for 30 days, it is because somebody has abandoned a cargo, which is infrequent. Before the railways started to melt down, our average dwell on import rail was under two days. That meant that a ship came in, dumped a thousand containers and those containers were all gone in less than four days. The average was under two days.

**Senator Zimmer:** Your turnaround is within two days?

**Mr. Stewart:** Yes.

**Senator Zimmer:** In the report that we were provided, you stated also that you are the only transport logistic company in the world to win certification in the international standard for security management systems and operation from Lloyd's Register Quality Assurance. Why are you the only one, is it because the standards are so high? Secondly, other than the obvious, what advantages does that give you?

**Mr. Stewart:** I think we are the only ones so far because the standard is new. It is something that Dubai Ports World has made a priority. I think, unfairly, when Dubai Ports World purchased P & O last year, the American political system jumped on an opportunity to savage itself and chose to use Dubai Ports World as the implement of that savaging. Dubai Ports World has said that because the perception is that they are a security risk, they will do everything possible to dispel that perception. One of those things is to be the first and best on anything to do with security.

**Senator Zimmer:** Your company has reported they want to invest in new warehousing and distribution operations to support the terminal, but also reported they are scouting opportunities to invest in hotels, marinas, condos, and "villas" — I am not sure what that means. In your long-term plan, what is the interrelationship between shipping and the hotel, marine and condo business?

**Mr. Stewart:** Dubai Ports World is one of about 200 companies whose parent company is called Dubai World. You probably know them through their real estate division, Nakheel, that built the Palm Islands in Dubai.

**Senator Zimmer:** Is that the one with the helipad where Tiger Woods shot golf balls off of?

**M. Stewart :** Oui, nous préférons ne rien gagner en surestaries et les tarifs des surestaries augmentent. Nous donnons toujours cinq jours gratuits. Je crois que chez Morley Strachan, c'est trois jours gratuits. Après cinq jours, le tarif est de 25 \$ par EVP par jour. Après cinq autres jours, il passe à 50 \$ par EVP par jour et au bout de cinq jours encore, il atteint 100 \$ par EVP par jour.

**Le sénateur Zimmer :** Est-ce en proportion directe?

**M. Stewart :** C'est en proportion directe. Pratiquement rien ne reste pendant 30 jours. Si du fret reste en entrepôt pendant 30 jours, c'est parce que quelqu'un l'a abandonné, ce qui est peu courant. Avant l'effondrement des chemins de fer, notre délai de séjour moyen du fret importé ferroviaire était inférieur à deux jours. Cela signifie qu'un navire arrivait, déposait 1 000 conteneurs, qui tous étaient enlevés en moins de quatre jours. La moyenne était inférieure à deux jours.

**Le sénateur Zimmer :** Votre rotation est de deux jours?

**M. Stewart :** Oui.

**Le sénateur Zimmer :** Dans un rapport que l'on nous a remis, vous dites que vous êtes la seule société de logistique de transport au monde à avoir obtenu la certification pour la norme internationale des systèmes de gestion de la sécurité de Lloyd's Register Quality Assurance. Comment se fait-il que vous soyez les seuls? Est-ce parce que les normes sont si contraignantes? Deuxièmement, quel avantage cela vous apporte-t-il?

**M. Stewart :** Je pense que nous sommes les seuls jusqu'à présent parce que c'est une norme nouvelle. C'est quelque chose dont Dubai Ports World a fait une priorité. Je pense que lorsque Dubai Ports World a racheté P & O l'an dernier, le système politique américain a sauté sur l'occasion, injustement, pour s'entredéchirer, Dubai Ports World devenant le prétexte. Dubai Ports World a dit que puisque on l'a considérée comme présentant un risque sécuritaire, elle allait tout faire pour dissiper cette notion. L'une de ces mesures est d'être le premier et le meilleur dans tout ce qui concerne la sécurité.

**Le sénateur Zimmer :** Votre société a dit vouloir investir dans de nouvelles opérations d'entreposage et de distribution à l'appui du terminal, mais aussi qu'elle recherchait des possibilités d'investissement dans des hôtels, des marinas, des appartements en copropriété et des « villas ». Je ne sais pas trop ce que cela signifie. Dans votre plan à long terme, quel est le rapport entre l'activité de transport et l'hôtellerie, les marinas et les réalisations immobilières?

**M. Stewart :** Dubai Ports World est l'une d'environ 200 sociétés dont la société mère est intitulée Dubai World. Vous la connaissez probablement de par sa division immobilière, Nakheel, qui a construit Palm Islands à Dubai.

**Le sénateur Zimmer :** Est-ce l'île artificielle avec un hélicoptère où Tiger Woods est venu tirer des balles de golf?

**Mr. Stewart:** That is right there, yes. Our parent company would be called a Crown corporation in Canada. It also has the customs and the port authority operations in Dubai but its operations internationally are strictly as a commercial operator. I was at the meeting where the chairman said those things. He is the chairman of the whole show.

**Senator Zimmer:** I must tell, if I do get there, he offered to allow me to shoot golf balls from that helipad.

**Senator Mercer:** You mentioned that the dwell time was two days?

**Mr. Stewart:** That was before the railroad meltdown.

**Senator Mercer:** That is when the ships at dockside unloaded. What is the average stay for the ship in the stream at anchor?

**Mr. Stewart:** Our ships do not go to anchor.

**Senator Mercer:** None?

**Mr. Stewart:** None: I think there has been maybe one in the last year because of another ship that was off schedule. I am talking about my terminal. Remember, Morley's terminal is in crisis mode. It is in post-disaster recovery.

**Senator Mercer:** I can appreciate that.

**Mr. Stewart:** That disaster was not of his making.

**Senator Mercer:** We are trying to find out whose making it is but I think we know to a certain extent. Neither one of you has said it specifically but you have hinted at it. Mr. Strachan, how long do ships sit at anchor? When I flew in Sunday night, I counted ten ships sitting in the stream. I do not know if they were all container ships. I could not tell from the air.

**Mr. Strachan:** I doubt they were all container ships. There are a lot of grain, log and lumber ships out there but are you asking currently or typically?

**Senator Mercer:** Let us do the comparison so we will know how bad the problem is now.

**Mr. Strachan:** When a ship is on its berth, the berth window may be that they want to come in on Tuesday, work all night and all day and leave on Thursday morning. Some carriers may come in on Tuesday and leave Tuesday night, so we have different sizes of carriers out there for 24 hours, 72 hours or whatever. We are proud of the fact that we say, and we even publish documents, here is their berth window, and they can go to the bank with that. Typically those ships arrive on that day, that hour and they leave any time in that window. That is the berth window. We have very few incidents where they have to sit anywhere. They return them quickly. Now, currently at Deltaport, we have some ships sitting there five to seven days. Some went to other ports because they could not wait for us any more. Some went to Cliff Stewart's place and some went to Fraser Surrey Docks. At Vanterm, the ships are waiting one or two days before they are started. Two things are happening. One, they have to go to anchor until the other ships leave. We are starting some ships today that came in

**M. Stewart :** Précisément. Notre société mère serait qualifiée de société d'État au Canada. Elle assure également les opérations douanières et portuaires à Dubai, mais son activité internationale est strictement commerciale. J'étais à la réunion où le président a dit ces choses. Il est le président de tout le groupe.

**Le sénateur Zimmer :** Je dois dire qu'il m'a offert, si j'y allais, de tirer des balles de golf depuis cette plate-forme d'hélicoptère.

**Le sénateur Mercer :** Vous avez mentionné que le temps d'arrêt est de deux jours?

**M. Stewart :** C'était avant la défaillance des chemins de fer.

**Le sénateur Mercer :** C'est le temps que les navires passent à quai pour être déchargés. Quelle est la durée moyenne que les navires passent à l'ancre?

**M. Stewart :** Nos navires ne mouillent pas l'ancre.

**Le sénateur Mercer :** Aucun?

**M. Stewart :** Aucun. Il y en a peut-être eu un l'an dernier parce qu'un autre navire avait du retard. Je parle ici de mon terminal. N'oubliez pas que le terminal de Morley est en mode de crise. Il est au stade du rétablissement après catastrophe.

**Le sénateur Mercer :** Je comprends.

**M. Stewart :** Cette catastrophe n'était pas de son fait.

**Le sénateur Mercer :** Nous essayons de déterminer qui est responsable mais je crois que nous le savons déjà dans une certaine mesure. Aucun d'entre vous ne l'a dit expressément mais vous avez fait des allusions. Monsieur Strachan, combien de temps les navires passent-ils à l'ancre? Lorsque j'ai survolé le port dimanche soir, j'ai compté dix navires en attente. Je ne sais pas si c'était tous des porte-conteneurs. Je ne pouvais pas le dire d'en haut.

**M. Strachan :** Je doute que c'était tous des porte-conteneurs. Il y a beaucoup de navires céréaliers et grumiers, mais votre question porte-t-elle sur la situation actuelle ou la situation typique?

**Le sénateur Mercer :** Faisons la comparaison pour voir quelle est l'ampleur du problème actuel.

**M. Strachan :** Lorsqu'un navire est à quai, sa fenêtre d'accostage peut être qu'il arrive le mardi, travaille toute la nuit et tout le jour et repart le jeudi matin. Certains porteurs peuvent arriver le mardi et repartir dès le mardi soir, c'est-à-dire que nous avons différentes tailles de porte-conteneurs qui passent 24 heures, 72 heures ou une autre durée. Nous sommes fiers d'annoncer, même dans nos documents publiés, quelle est la fenêtre d'amarrage et nous la garantissons. Typiquement, ces navires arrivent tel jour, à telle heure, et repartent à n'importe quel moment à l'intérieur de cette fenêtre. C'est ce que l'on appelle la fenêtre d'amarrage. Nous avons très peu d'incidents obligeant les navires à rester à l'ancre. La rotation est rapide. Cela dit, actuellement, nous avons quelques navires à Deltaport qui attendent depuis cinq ou sept jours. Certains sont allés dans d'autres ports parce qu'ils ne pouvaient plus nous attendre. Certains sont partis au terminal de Cliff Stewart et d'autres sont allés aux Fraser Surrey Docks. Chez Vanterm, les navires



last week but have not been able to go to the dock because other ships are already there and they have been delayed. There is the wide gamut to your answer.

**Senator Mercer:** Let us get to the point of the problem and the railroads are the problem. The ability of the railroads to move freight from Vancouver east, and then south or east and south is the problem. They say they have enough rail cars but you tell us they are not in the right place. I come from a province that makes rail cars. We want them to buy more but that is another issue and I am going to sell rail cars before we finish this study. You mentioned there is no contingency for weather delays. CN may be an international company but they were founded in this country. It snows here every year, and there are avalanches and rock slides every year in the Rockies. Are they brain-dead that they cannot figure out this will happen?

**Mr. Strachan:** This is the third year I have been through this issue and this is the worst it has ever been. Last year, the railroads said do not worry, TSI, there will not be winter this year, we have planned for it and we have contingencies. One contingency we are talking about is parking cars or rail trains in the Kamloops area so they can be within 24 hours of Vancouver. Curiously enough, neither railroad did that and with the first hit, there was no ability for the system to pick up the slack or no desire on the part of the railroad to supply empty cars because that is an expense to them. Both railroads are copying each other's models right now of having a finely tuned, balanced, A to B, B to A kind of system with no non-revenue moves. That means if they are not getting revenue for something, they will not move it unless somebody pays for it. Yes, they have lots of cars for the traffic, but not in the right place because that is a contingency issue, so we are in a backlog. When we are current, which we were until October, we were handling record volumes at both facilities, with the current car supply just meeting the imports and exports.

**Senator Mercer:** At this rate, no contingencies have been put in place. They have not lengthened the cars and they have not increased the frequency of trains so we will never catch up.

**Mr. Strachan:** I am bringing that up with the port today and I brought it up on the conference calls to the customers. We have been giving the customers updates on both terminals since November for Deltaport and since February 19 for Vanterm because I have two terminals. The Vanterm's customer base typically, for whatever reason, has chosen to be a CP: most of the cargo is CP, as is Cliff's. Most customers at Deltaport happen to be CN but both railroads are now in the same predicament. They have lots of cars but are they prepared? Yes, they have brought on some empty cars. They gave us one shot of empty cars

attendent un jour ou deux avant d'accoster. Il se passe deux choses. Premièrement, ils doivent mouiller l'ancre en attendant que les autres navires partent. Nous démarrons certains navires aujourd'hui qui sont arrivés la semaine dernière mais qui n'ont pu encore accoster parce que d'autres navires déjà en retard occupent le quai. Voilà la réponse générale à votre question.

**Le sénateur Mercer :** Voyons la source du problème, et il se situe chez les chemins de fer. La capacité des chemins de fer à transporter le fret depuis Vancouver vers l'est et le sud est le problème. Ils disent qu'ils ont assez de wagons mais vous nous dites que ces wagons ne sont pas au bon endroit. Je viens d'une province qui fabrique des wagons de chemin de fer. Nous voulons qu'ils en achètent plus, mais c'est là un autre sujet, et je vais vendre des wagons avant que nous terminions cette étude. Vous avez mentionné qu'il n'y a pas de plan de contingence pour les intempéries. Le CN est peut-être une société internationale mais elle a été fondée dans ce pays. Il neige ici tous les ans et il y a des avalanches et des éboulements dans les Rocheuses tous les ans. Sont-ils en état de mort cérébrale pour être incapables d'imaginer que cela va arriver?

**M. Strachan :** C'est la troisième année que nous vivons ce problème et cette année est pire que jamais. L'an dernier, les chemins de fer nous ont dit de ne pas nous inquiéter, qu'il n'y aura pas d'hiver cette année, qu'ils ont tout prévu et ont des plans de contingence. Une mesure de prévoyance était censée être de garer des wagons ou des trains dans la région de Kamloops afin qu'ils puissent être amenés à Vancouver en l'espace de 24 heures. Curieusement, aucun des chemins de fer ne l'a fait et à la première intempérie le système a été incapable de combler le manque, ou bien les chemins de fer n'avaient aucun désir de nous fournir des wagons vides car cela représente pour eux un coût. Les deux chemins de fer suivent actuellement le même modèle d'exploitation, à savoir un système finement équilibré de transport de A à B et de B à A, sans aucun mouvement ne rapportant pas de revenu. Cela signifie que s'il n'y a pas de fret, ils ne bougent pas le wagon, à moins que quelqu'un paye pour cela. Oui, ils ont beaucoup de wagons pour assurer le trafic, mais pas au bon endroit, car c'est un problème de contingence, et c'est pourquoi nous avons un arriéré. Lorsque nous sommes à jour, comme c'était le cas jusqu'en octobre, nous enregistrons des volumes records aux deux terminaux avec la disponibilité de wagons actuels qui répondaient juste aux besoins des importations et exportations.

**Le sénateur Mercer :** À ce rythme, ils n'ont prévu aucune réserve. Ils n'ont pas allongé les trains ni accru leur fréquence, si bien que le retard ne sera jamais rattrapé.

**M. Strachan :** Je vais soulever la question aujourd'hui avec l'administration portuaire et je l'ai abordée lors des conférences téléphoniques avec les clients. Nous faisons des mises à jour pour les clients des deux terminaux depuis novembre pour Deltaport et depuis le 19 février pour Vanterm, car j'ai deux terminaux. La clientèle de Vanterm choisit typiquement, pour je ne sais quelle raison, CP : la plus grande partie du fret est confiée à CP, même chose pour Cliff. La plupart des clients de Deltaport optent pour CN mais les deux chemins de fer sont maintenant dans le même pétrin. Ils ont beaucoup de wagons, mais sont-ils préparés? Oui,

here and there, 10,000 feet here and 20,000 feet there, but when we have 200,000 feet on the dock at Deltaport, it will take us several weeks to go through them. We need a significant, sustained empty car supply, not empty containers on a rail car, because that means we have to take it off and put in on a space somewhere. We are able to load twice as much per day if we have an empty car. That is not even rocket science. Unfortunately, it is a cost item for somebody and in that case it is the railroad who chooses to put that in. They have built in no contingency plans for anything that goes wrong on the railroad. I think Cliff might support me on that. If we have a weather storm, which happens every year, they hope to get back to normal within a couple of days, but when we have two or three weather storms, they do not have enough stock or they are not willing to bring it to us.

**Senator Mercer:** One area that you do have control over are labour relations in the port of Vancouver. We heard yesterday from some people talking about the reputation of the Port of Vancouver, the good and the bad. One of the bad raps that Vancouver takes is poor labour relations: frequent work stoppages due to labour unrest or lock-outs, whichever side caused it. I am not interested in who is at fault. I am more interested in what we do to alleviate future labour strife and to help improve the reputation because it is not only Vancouver's reputation, it is all our reputations. I am from the East Coast. If you have a bad reputation it hurts the Port of Halifax as well.

**Mr. Stewart:** At the risk of sounding facetious I do not think the Canada Labour Code has been changed to give the port operators control over tugboat operators, truckers, railroads or customs officials. Those people have been on strike in the last four or five years. The last longshore labour disruption was about eight years ago. You are right. The reputation of the Port of Vancouver is that it has labour problems. I agree that there are some problems but I do not think it is fair to say that we have control over the labour relations that cause them.

**Senator Mercer:** I do not suggest you do. It is the collective. We, as Canadians, have control over how we operate labour relations, whether it is at the railroad, at the port or whether it is truckers. However, it is a tremendous impediment to our continued growth if we have the reputation of labour unrest. One more thing on labour: One of you said that you were working 13 hours per day but I am not sure if that was trucking.

**Mr. Stewart:** That is trucking. The terminals operate 24 hours a days but the trucking business does not.

**Senator Mercer:** Why?

**Mr. Stewart:** One, they do not need to because there is sufficient capacity. Operating 13 hours a day is a 50 per cent increase from where we were operating two years ago.

ils nous ont amené quelques wagons vides, mais à petites doses, 10 000 pieds ici et 20 000 pieds là, mais lorsque nous avons 200 000 pieds en souffrance sur le quai de Deltaport, cela signifie qu'il nous faudra plusieurs semaines pour les expédier. Nous avons besoin d'un approvisionnement en wagons vides important et soutenu, et non pas des wagons chargés de conteneurs vides, car cela signifie que nous devons les décharger et trouver de la place quelque part pour les entreposer. Lorsque nous avons des wagons vides, nous pouvons en charger deux fois plus par jour. Ce n'est pas difficile à comprendre. Malheureusement, quelqu'un doit payer et en l'occurrence ce sont les chemins de fer qui choisissent de procéder ainsi. Ils n'ont aucun plan de secours si quelque chose tourne mal sur la ligne ferroviaire. Je pense que Cliff est d'accord avec moi là-dessus. Si nous avons une tempête, comme cela arrive chaque année, ils espèrent revenir à la normale en l'espace de quelques jours, mais lorsque nous avons deux ou trois tempêtes qui se succèdent, ils n'ont pas assez de matériel roulant ou alors ils ne sont pas prêts à nous l'acheminer.

**Le sénateur Mercer :** Un domaine que vous contrôlez est celui des relations de travail dans le port de Vancouver. Nous avons entendu hier quelques personnes parler de la réputation du port de Vancouver, bonne et mauvaise. L'un des reproches adressés à Vancouver concerne les mauvaises relations de travail : arrêts de travail fréquents pour cause de grève ou de lock-out, quelle que soit la partie responsable. Peu m'importe de savoir à qui revient la faute. Je m'intéresse plutôt à la façon d'éviter les conflits de travail futurs et d'améliorer la réputation, car ce n'est pas seulement la réputation de Vancouver qui est en jeu, mais celle de nous tous. Je suis de la côte est. Si vous avez mauvaise réputation chez vous, cela nuit également au port de Halifax.

**M. Stewart :** Au risque de paraître facétieux, je ne crois pas que le Code canadien du travail a été modifié pour confier aux exploitants portuaires le contrôle des opérateurs de remorqueur, des camionneurs, des cheminots ou des douaniers. Tous ont fait grève au cours des quatre ou cinq dernières années. La dernière grève des débardeurs était il y a huit ans environ. Vous avez raison. Le port de Vancouver a la réputation de connaître des conflits de travail. Je conviens qu'il y a un problème mais je ne pense pas qu'il soit juste de dire que nous avons la maîtrise des relations de travail qui les provoquent.

**Le sénateur Mercer :** Je ne dis pas que vous l'avez. C'est une responsabilité collective. Nous, Canadiens, contrôlons le déroulement des relations de travail, que ce soit dans les chemins de fer, dans les ports ou sur la route. Cependant, cette réputation d'agitation ouvrière constitue une entrave énorme à notre expansion. Un autre mot sur le travail : l'un de vous a dit que vous tourniez 13 heures par jour, mais je ne sais pas s'il s'agissait du camionnage.

**M. Stewart :** C'est le camionnage. Les terminaux tournent 24 heures par jour, mais pas les camionneurs.

**Le sénateur Mercer :** Pourquoi?

**M. Stewart :** Premièrement, ils n'en ont pas besoin parce qu'il y a suffisamment de capacité. Treize heures par jour représentent une augmentation de 50 p. 100 par rapport aux heures de fonctionnement d'il y a deux ans.

**Senator Mercer:** Help me with this. We talked about a logjam of all these containers sitting on the dock.

**Mr. Stewart:** These containers are rail containers that need to leave here by rail to go to Toronto and Montreal.

**Senator Mercer:** Does that mean that any moving by truck are moved efficiently?

**Mr. Stewart:** Yes, there is no problem with that.

**Senator Dawson:** Earlier, you talked briefly about security and being recognized by Lloyd's. First, how much support did you receive from the government to reach that level of security recognition? If none, could regulations be changed to help you be in international competitive mode be better supported to attain those levels of security?

**Mr. Stewart:** One thing that the government has done well, in addition to the gateway initiative, is the Marine Transportation Security Clearance Program, which has provided a significant amount of infrastructure funding to assist terminal operators and port authorities to address security issues. Yes, the government has been supportive. I encourage the government to continue that program because we have discovered that security is never-ending and is always about being a slightly harder target than somebody else. To do that, we must improve continually. For example, something as simple as the fences that we installed four years ago, which were state of the art at that time, now do not meet what is considered to be the standard for fence height. I think the government can and should continue to participate in that area.

**Senator Dawson:** You said you reached the highest level possible. If there is a weak link because your neighbours or your competitors in the regional ports did not reach the same level, your security will be weakened by the fact that your neighbours are weakened, would it not? Should the government force your neighbours to be as secure as you are?

**Mr. Stewart:** I was not speaking so much of our neighbours here. I was speaking of neighbours elsewhere in the world but I agree with your position, I think that if there is ever an attack on a marine container terminal anywhere in the world, it will affect all of us and we encourage everybody, everywhere to make security an absolute priority.

**Mr. Strachan:** Can I comment on the security? Cliff's comments are absolutely correct. We complied quickly, even before a lot of American terminals and ports, with all the security regulations that were necessary because we knew that we had to stay in the game. Other initiatives embarked on by the government have created some concern operationally for us. They seem to be at cross-purposes with the objective of moving freight. I will not say it is not required and due diligence but I am talking specifically about security programs that seem to be at cross-purposes with trade. The most recent one is radiation portals. A decision was made somewhere in the government that we will inspect 100 per cent of everything off the ship as soon as

**Le sénateur Mercer :** Aidez-moi à comprendre. Nous parlons d'un embouteillage à cause de tous ces conteneurs qui sont empilés sur le quai.

**M. Stewart :** Ce sont là des conteneurs ferroviaires qui doivent partir d'ici par rail à destination de Toronto et Montréal.

**Le sénateur Mercer :** Cela signifie-t-il que tout le fret transporté par camion s'écoule bien?

**M. Stewart :** Oui, il n'y a pas de problème à ce niveau.

**Le sénateur Dawson :** Tout à l'heure vous avez parlé brièvement de sécurité et du fait que vous êtes accrédités par Lloyd's. Premièrement, quel soutien avez-vous reçu du gouvernement pour parvenir à ce niveau de certification sécuritaire? S'il n'y en pas eu, faudrait-il changer la réglementation pour que vous receviez une aide pour parvenir à ces niveaux de sécurité et être compétitifs à l'échelle internationale?

**M. Stewart :** Une chose que le gouvernement a bien faite, en sus de l'initiative de la Porte du Pacifique, est le Programme de sûreté du transport maritime, qui a fourni des crédits importants pour l'infrastructure afin d'aider les exploitants de terminaux et les administrations portuaires à renforcer la sécurité. Oui, le gouvernement a beaucoup fait. J'encourage le gouvernement à maintenir ce programme car nous avons découvert que la sécurité est une entreprise sans fin dont le but est toujours d'être une cible un peu plus difficile à frapper qu'une autre. Pour cela, il faut s'améliorer sans cesse. Par exemple, une chose aussi simple que les clôtures que nous avons installées il y a quatre ans, qui étaient le dernier cri à l'époque, ne répondent plus à la norme de hauteur des clôtures d'aujourd'hui. Je pense que le gouvernement peut et doit continuer à participer dans ce domaine.

**Le sénateur Dawson :** Vous avez dit avoir atteint le plus haut niveau possible. S'il y a un maillon faible parce que vos voisins ou vos concurrents des ports régionaux n'ont pas atteint le même niveau, votre sécurité sera affaiblie par la faiblesse de vos voisins, n'est-ce pas? Est-ce que le gouvernement devrait contraindre vos voisins d'être aussi sécuritaires que vous l'êtes?

**M. Stewart :** Je ne parlais pas tant de nos voisins à cet égard. Je parlais de nos voisins ailleurs dans le monde, mais je suis d'accord avec votre prémisse, s'il y avait jamais une attaque contre un terminal maritime de conteneurs où que ce soit dans le monde, cela se répercutera sur nous tous et c'est pourquoi nous encourageons tout le monde, partout, à faire de la sécurité la priorité absolue.

**M. Strachan :** Pourrais-je dire un mot sur la sécurité? Cliff a tout à fait raison. Nous nous sommes conformés très vite, même avant un grand nombre de terminaux et de ports américains, à tous les règlements de sécurité qu'il fallait respecter car nous savions qu'il nous fallait être compétitifs. D'autres initiatives dans lesquelles le gouvernement s'est embarqué nous posent quelques problèmes opérationnels. Elles semblent aller à l'encontre de l'objectif d'acheminement du fret. Je ne dis pas que ces mesures ne sont pas nécessaires mais je parle plus précisément de programmes sécuritaires qui semblent aller à l'encontre des échanges commerciaux. Le plus récent, ce sont les portiques de détection des radiations. La décision a été prise quelque part au

possible, et cetera. That decision has created a lot of concern on all the terminals across Canada as to the potential congestion that it will create and the disruption on the terminal of trying to comply with all the requirements of the CBSA. The statement was made by someone that it is nice that Canada is following these programs and being a good security person but do we have to be the Boy Scout for the world? I still say that is a good comment. The other program is the background checks that are being explored by Transport Canada. I believe that they wanted to have complete background checks on cousins and uncles of everybody that is even in near proximity to the port. That program has since been reduced but sometimes we are over-exuberant in our desire to be Boy Scouts of the world.

**Senator Zimmer:** Thank you, Senator Dawson. On security, what was your rationale for attaining this level? Is it a policy for DP World or, without telling any secrets, were there breaches that spurred you to do this?

**Mr. Stewart:** It was a policy. There have not been any security breaches anywhere that I am aware of. It is important to remember there are literally tens of millions of containers moving everywhere in the world every day and it has been, and continues to be, one of the safest modes of transportation of goods.

**Senator Dawson:** You mentioned earlier truck-to-train and train-to-truck transfers. What percentage of your operations would those transfers be, or is it significant?

**Mr. Stewart:** It is relatively significant. These are the statistics for my terminal last year and Morley's numbers are different because of the nature of his customers and their trades. Everything is measured as 100 per cent of vessel moves. We had 11 per cent, measured as 11 per cent of vessel moves, coming off rail as empties. Those moves went out the truck gate and, in fact, we imported some empty containers because of the nature of our business so 12 per cent of the moves out the truck gate were empties, most of which originated from rail. As I mentioned earlier, although the exports probably originate in the hinterland, they arrive in Vancouver by rail but in box cars, flat cars or hopper cars. Then, they are loaded into the empty containers and become what we call local exports.

**Senator Dawson:** They are offsite inland terminals.

**Mr. Stewart:** They are done offsite, yes. Again, when we say inland, in the Greater Vancouver context if we draw a circle centred on Burrard Inlet with a 40-kilometre radius, that line would be out somewhere around Langley. I would venture to guess that 99 per cent of truck transactions occur inside that circle. Although we call it inland, the loading is near dock.

gouvernement que nous allions inspecter 100 p. 100 de tout ce qui est déchargé d'un navire le plus vite possible, et cetera. Cette décision a suscité beaucoup d'inquiétude dans tous les terminaux canadiens quant à la congestion potentielle que cela peut engendrer et la perturbation pour les terminaux, obligés de respecter toutes les contraintes de l'ASFC. Quelqu'un a dit qu'il est bien joli que le Canada applique tous ces programmes et veuille être un modèle de sécurité, mais devons-nous être le *boy scout* du monde? Cela reste néanmoins un commentaire positif. L'autre programme est celui de vérifications des antécédents exploré par Transports Canada. Je crois qu'ils voulaient avoir une vérification des antécédents des cousins et oncles de quiconque s'approche du port. Ce programme a depuis été réduit, mais parfois nous faisons preuve d'un excès d'exubérance dans notre désir d'être les *boys scouts* du monde.

**Le sénateur Zimmer :** Merci, sénateur Dawson. Au sujet de la sécurité, qu'est-ce qui vous a amené à vouloir atteindre ce niveau? Est-ce une politique de DP World ou bien — et je ne vous demande pas de livrer de secrets — y a-t-il eu des incidents qui vous ont incité à faire cela?

**M. Stewart :** C'est une politique. Il n'y a pas eu à ma connaissance de défaillance sécuritaire. Il ne faut pas perdre de vue que littéralement des dizaines de millions de conteneurs circulent de par le monde chaque jour et que cela a été et reste l'un des modes de transport de marchandises les plus sûrs.

**Le sénateur Dawson :** Vous avez mentionné tout à l'heure les transferts de camion à train et de train à camion. Quel pourcentage de vos opérations ces transferts représentent-ils ou bien sont-ils un volet important?

**M. Stewart :** Ils sont relativement importants. Voici les chiffres pour mon terminal l'an dernier, et ceux de Morley sont différents étant donné la nature de sa clientèle et ses échanges. Tout est mesuré sur la base de 100 p. 100 des mouvements de navire. Nous avons eu 11 p. 100, mesurés comme 11 p. 100 des mouvements de navire, arrivant par rail vides. Ces conteneurs repartaient par camion et, d'ailleurs, nous avons même importé quelques conteneurs vides car nous en avons besoin de par la nature de notre activité, si bien que 12 p. 100 des mouvements par camion étaient des conteneurs vides, dont la plupart arrivaient par rail. Comme je l'ai mentionné, bien que la plupart des marchandises d'exportation proviennent probablement de l'arrière-pays, elles arrivent à Vancouver par rail dans des wagons couverts, des wagons plats ou des wagons à trémie. Elles sont ensuite chargées dans des conteneurs vides et deviennent ce que nous appelons des exportations locales.

**Le sénateur Dawson :** Vous parlez là de terminaux intérieurs hors site.

**M. Stewart :** Oui, c'est fait hors site. Encore une fois, lorsque nous parlons de l'intérieur, dans le contexte du grand Vancouver, si nous traçons un cercle centré sur Burrard Inlet d'un rayon de 40 kilomètres, cette ligne passera juste en dehors de Langley. Je dirais que 99 p. 100 des transactions de camionnage interviennent à l'intérieur de ce cercle. Bien que nous appelions cela l'intérieur, le chargement se fait à proximité du quai.

**Mr. Strachan:** On our terminal, approximately 65 to 70 per cent is rail-related, and whether it is import or export does not really matter. The rest is truck.

**Senator Eyton:** I have a few questions that I noted as you went through the presentation. One was the reference to ever-larger vessels. You indicated that you had the capacity to handle most vessels, but the trend clearly is to larger and larger vessels. I guess the trend is partly because the Panama Canal will be widened to accommodate larger ships, and then you talked about the super-post-Panamax vessels and the Emma Maersk that was even larger. The question is whether our facilities here on the West Coast are sufficiently large, deep or whatever: do they have the capacity to handle these ever-larger ships now and in the future?

**Mr. Strachan:** I will start, and then Cliff can finish for his terminals. The critical thing for a terminal is the size of the crane: Can it access the height and width of that new ship and is the dock face long enough to accommodate that ship. At both Deltaport and Vanterm, we have cranes that accommodate ships up to 10,000 TEUs. There are none out there right now but we can handle ships of 8,000 TEUs: we have handled some 8,000s. We have the capacity and some of them can be expandable to accommodate even larger ones by lengthening the boom. It costs money and needs engineering but it is not impossible. Fortunately, in Vancouver for all our terminals, including Cliff's, the water is sufficient. That is not an issue. I think the big issue again is relying on the infrastructure to move the cargo that comes in on those big ships.

**Senator Eyton:** The largest number you mentioned was 10,000 TEUs but the most recent ship was 12,000 TEUs. You could not handle that size, is that correct?

**Mr. Strachan:** With this size of ships, we get into what Cliff was talking about, Container Terminals 101. Are they able to do it in a wider ship, a longer ship or a combination of both? What restricts us is height and width on the cranes. If they were 22 containers wide, we can handle it. If they are 23 containers wide, no, we would need something more on the crane.

**Mr. Stewart:** The issue of the larger ships is an interesting debate within the industry right now. The West Coast, the trans-Pacific if you want to call it that, is about an eight-day transit, give or take, and most services tend to have five vessels. In other words, the same vessel returns every five weeks. In that five-week period they have 16 days of crossing, eight in each direction, and they have port time on each side. A service goes into Long Beach right now, in fact, into a terminal that was a sister terminal of Morley's. It takes just shy of seven days to discharge and load the vessel. The terminal actually does not have room for the cargo. They start discharging when the vessel arrives. At a certain point in the process, they bring the export cargo in and start reloading the vessel. If it takes a week to load and discharge a vessel, and if

**M. Strachan :** Dans notre terminal, environ 65 à 70 p. 100 du trafic emprunte le rail, quelle que soit la direction, et le reste est transporté par camion.

**Le sénateur Eyton :** J'ai quelques questions que j'aie notées pendant vos exposés. Vous avez indiqué que les navires deviennent toujours plus gros. Vous avez dit avoir la capacité d'accueillir la plupart des navires, mais la tendance va clairement à des navires de plus en plus gros. Je suppose que cette tendance est due en partie au fait que le canal de Panama va être élargi pour permettre le passage de navires plus gros. Vous avez parlé ensuite de navires super post-Panamax et de l'Emma Maersk qui est encore plus gros. La question est de savoir si nos installations ici, sur la côte ouest, sont suffisamment grandes, ont une profondeur suffisante ou tout ce que vous voudrez, pour recevoir ces navires toujours plus grands, aujourd'hui et dans l'avenir?

**M. Strachan :** Je vais commencer, et Cliff pourra terminer en parlant de ses terminaux. Le facteur déterminant pour un terminal est la taille de sa grue : est-elle assez haute et large pour le nouveau navire et la longueur du quai est-elle suffisante pour qu'il puisse s'amarrer? Tant à Deltaport qu'à Vanterm, nous avons des grues pouvant recevoir des navires jusqu'à 10 000 EVP. Il n'en existe pas de cette taille aujourd'hui mais nous en avons eus quelques-uns de 8 000 EVP. Nous avons la capacité et certaines grues peuvent être aménagées pour des navires encore plus gros en allongeant la flèche. Cela coûte de l'argent et requiert des études d'ingénierie, mais ce n'est pas impossible. Heureusement, dans tous nos terminaux de Vancouver, y compris ceux de Cliff, la profondeur d'eau est suffisante. Ce n'est pas un problème. Le gros problème, encore une fois, c'est l'infrastructure de transport des marchandises apportées par ces gros navires.

**Le sénateur Eyton :** Le plus gros chiffre que vous ayez mentionné était 10 000 EVP, mais le navire le plus récent a une capacité de 12 000 EVP. Vous ne pourriez pas accueillir un navire de cette taille, n'est-ce pas?

**M. Strachan :** Avec des navires de cette taille, nous en arrivons à ce dont parlait Cliff, les contraintes élémentaires des conteneurs à terminaux. Parviennent-ils à cette capacité en élargissant le navire, ou bien en l'allongeant, ou bien par une combinaison des deux? Ce qui nous limite, c'est la hauteur et la largeur des grues. Si les navires font 22 conteneurs de large, nous pouvons les accueillir. S'ils font 23 conteneurs de large, non, il nous faudrait allonger la flèche de la grue.

**M. Stewart :** Les gros navires sont l'objet d'un débat intéressant dans l'industrie en ce moment. La côte ouest, le trajet trans-Pacifique si vous voulez l'appeler ainsi, est une traversée de huit jours, plus ou moins, et la plupart des compagnies ont cinq navires. Autrement dit, le même navire revient toutes les cinq semaines. Au cours de cette période de cinq semaines, il accumule 16 jours de traversée, et il passe du temps au port de chaque côté. Une ligne dessert Long Beach en ce moment, un terminal jumeau de celui de Morley. Il lui faut juste un peu moins de sept jours pour décharger et charger le navire. Le terminal actuellement n'a pas de place pour le fret. Ils commencent à décharger lorsque le navire arrive. Avant qu'il soit vide, ils amènent déjà le fret d'exportation et commencent à

transit time is a critical issue, then some smart operator will come in with a small vessel that can come in fast, be discharged and go back out again. It is like the argument that Boeing and Airbus are having about the future of the airline industry. Airbus has said the future is large, the Airbus A380. They will have people come from where they are to a central location, they will stuff them into this aircraft and fly them somewhere else, which is not where they want to go. Then, they will get on another airplane and go where they want to end up. Boeing says, let us build an airplane that will fly from anywhere in the world to anywhere else in the world, so we will go where you are, pick you up with a small aircraft and take you where you want to go. I do not think the Emma Maersk-type vessels on the trans-Pacific make a lot of sense. They make sense in the European service because, in that case, they are at sea 20-plus days in each direction. If it takes a week or a week-and-a-half to load and a week or a week-and-a-half to discharge it does not change their overall transit very much. However, I do not think you will see them in Vancouver in the foreseeable future because we would slow that vessel down. When I say, slow it down, it is another port call and we might only be topping it up or topping it off.

**Senator Eyton:** I take it both of you feel we are okay to handle the size vessels likely to come here.

The next question is not necessarily related, but there was a reference to capacity, and capacity is always critical. There are two ways to deal with more capacity. One is to work "more efficiently:" longer, harder and better. You have done that and one of you spoke about doubling your capacity in one of your facilities by working more efficiently. The other way is to build new and additional facilities but you mentioned in that connection that the environment and environmental concerns made that way difficult. There is a range of environmental concerns. One, I think, is the activity itself, the trucks and the activity. The second is the possibility of hazardous goods or goods that contaminate in some way, and the third is aesthetics. Looking at your beautiful shoreline, I say maybe it is aesthetics, but can you identify those concerns and tell me in what way the industry is trying to respond? We all know there is a limited amount of land with the right harbour, and it seems to me, at some stage, if growth carries on, as you say, we will need more facilities and more land to accommodate it. Can you address the question of the environmental concerns as you understand them, and the ways in which you think you can overcome them?

**Mr. Stewart:** I think the fundamental problem is that at the federal level in Canada there is no certain process for the environmental approval of projects. The British Columbia process is one that I would encourage the federal government to

recharger le navire. S'il faut une semaine pour décharger et charger un navire, et si le temps de rotation est un facteur crucial, un exploitant malin va nous arriver un jour avec un petit navire qui peut aller vite, se faire décharger et repartir aussitôt. C'est un peu le débat qui se déroule chez Boeing et Airbus au sujet de l'avenir du transport aérien. Airbus dit que l'avenir est aux gros porteurs, l'Airbus A380. Ils vont faire venir les gens de là où ils se retrouvent à un point central, les entasser dans ce gros avion et les transporter ailleurs, à un point où ils ne veulent pas aller. Ensuite, les passagers monteront à bord d'un autre avion pour se rendre à leur vraie destination. Boeing au contraire veut construire un avion qui va vous transporter de n'importe quel point du monde en n'importe quel autre point du monde, disant : nous irons là où vous êtes, vous ramasserons avec un petit avion et vous emmènerons là où vous voulez aller. Je ne pense pas que les navires du type Emma Maersk soient très intéressants pour le transport trans-Pacifique. Ils sont intéressants pour le service européen en ce sens qu'ils sont en mer alors vingt jours et plus dans chaque direction. S'il faut une semaine ou une semaine et demie pour charger et une semaine ou une semaine et demie pour décharger, cela ne change pas tellement leur temps de rotation total. Cependant, je ne pense pas que vous les verrez à Vancouver dans un avenir proche car nous ralentirions ce navire. J'entends par-là que nous ne sommes qu'une escale pour lui et nous ne le chargerions ou déchargerions que partiellement.

**Le sénateur Eyton :** Je déduis que vous pensez tous deux être en mesure d'accueillir les navires de toutes les tailles susceptibles de faire relâche ici.

La question suivante n'est pas nécessairement apparentée, mais vous avez mentionné la capacité des terminaux et la capacité est toujours un facteur crucial. Il y a deux façons d'accroître la capacité. La première consiste à travailler de manière « plus efficace » : plus longtemps, plus fort et mieux. Vous avez fait cela et l'un de vous a indiqué avoir doublé sa capacité dans l'une de vos installations en travaillant de manière plus efficace. L'autre façon est de construire des installations supplémentaires mais vous avez mentionné à cet égard que les préoccupations environnementales rendent cela difficile. Il y a un éventail de préoccupations environnementales. L'une, je pense, tient à l'activité elle-même, la circulation des camions et l'activité. La deuxième est le risque de contamination par des marchandises dangereuses, et la troisième est d'ordre esthétique. Lorsque je regarde la beauté des rivages, je me dis que c'est peut-être une cause, mais pourriez-vous m'indiquer quelles sont ces préoccupations et de quelle façon l'industrie s'efforce d'y répondre? Nous avons tous une quantité limitée de terrains offrant un bon port et il me semble que si la croissance se poursuit, comme vous dites, il vous faudra davantage d'installations et davantage de terrains pour les construire. Pouvez-vous parler des préoccupations environnementales telles que vous les voyez, et des façons dont vous pensez pouvoir les surmonter?

**M. Stewart :** Je pense que le problème fondamental est qu'il n'existe pas de mécanisme prévisible d'agrément environnemental des projets. J'encourage à ce sujet le gouvernement fédéral à s'inspirer du processus de la Colombie-Britannique. Ce dernier

look at. It has term-certain requirements for all the players. Any player can choose to stop the process anywhere along the line for a good and valid reason but if there is not a good and valid reason there are time frames that people must meet. I am not talking about cutting corners here. I am talking about doing a full and thorough evaluation and a full and thorough mitigation of the risks. Morley's third berth project is a glaring example. It took three years to obtain approval to build that project. In three years in China, they built a terminal that is larger, or will be larger ultimately, than all the capacity currently existing in Canada. I do not suggest that we get rid of our public process. I am saying the process needs to have some certainty, and people need to know coming in. When they talk about investing — I think Terminal 2 here in Vancouver will probably be over a billion dollars — a billion dollars they need to know when they will start building. They need to have some certainty about what it will take to go through the process because at the front end of a 50- or 75-year project, a few years of delay can have a huge impact on the actual economics of that project. That is what I am talking about. The problem is not the ultimate issue or any of those things that you mentioned, but the actual process itself.

**Senator Eyton:** When you talk about certainty, obviously you are talking about timelines but are you also talking about content as well, that is, some sort of process where the concerns are enumerated and answers are provided? I am sure you are recommending timelines.

**Mr. Strachan:** Maybe I can jump in because we share similar concerns. In the third berth, just one berth that we were looking for, and some land, we went through a due diligence process with the provincial government, and we started all over again with the federal government. The two processes were disjointed. We felt we were answering the same questions twice. It is the same fish, same air, same water, same noise and same questions. Near the end, there was more harmony. The governments were working together so it was not a brand-new question again, but our concern was there were no new questions and yet we had to go through another process. It could have been shortened by having the two governments work together on the same process. That is the certainty about knowing timeframes and the redundancy type of thing. One other thing I can point to is we have a concern that no land is reserved for port functions and port use. There is an encroachment of gentrification where people want Coal Harbour and False Creek to get rid of industry and bring in condos. We have a concern that if those lands that we have now are not somehow reserved, then this industry will be forced out.

**Mr. Stewart:** I want to go back to your question about certainty. Let me say that I would stack up the biology professionals on the West Coast against any in the world. In fact, they end up working on these projects all around the world. If we sat down with a panel of three or four them, among them they could probably tell us within 95 per cent what we will end up

impose des échéances impératives à tous les acteurs. N'importe laquelle des parties peut choisir d'arrêter le processus en cours de route s'il y a une raison valide, mais sans bonne raison certaines échéances doivent être respectées. Je ne parle pas ici de bâcler l'évaluation, je parle toujours d'une évaluation complète et fouillée et d'une atténuation complète et soigneuse des risques. Le projet de troisième quai de Morley est un exemple criant. Il a fallu trois ans pour obtenir l'agrément à la construction du projet. En trois ans, en Chine, ils ont construit tout un terminal plus gros, ou qui sera plus gros, que toute la capacité actuellement existante au Canada. Je ne dis pas qu'il faut supprimer notre processus public. Je dis que le processus doit comporter des balises claires que l'on connaît par avance. Lorsqu'on parle d'investir — je crois que le Terminal 2 ici, à Vancouver, va probablement coûter plus de 1 milliard de dollars — 1 milliard de dollars, les promoteurs ont besoin de savoir quand ils pourront commencer la construction. Il leur faut avoir une certitude quant à la durée du processus car au début d'un projet de 50 ou 75 ans, quelques années de retard peuvent faire une énorme différence pour le rendement du projet. C'est de cela que je parle. Le problème ne réside pas dans la décision finale ou aucune des considérations que vous avez mentionnées, mais dans le processus lui-même.

**Le sénateur Eyton :** Lorsque vous parlez de certitude, manifestement vous parlez là de la durée, mais je suppose aussi du contenu, c'est-à-dire d'avoir un processus où les préoccupations sont énoncées et les réponses apportées? Je suis sûr que vous recommandez des échéances.

**M. Strachan :** Je puis peut-être intervenir car nous partageons des préoccupations similaires. Pour notre troisième poste d'accostage, qui était juste un quai et un peu de terrain, nous avons suivi un processus de diligence raisonnable avec le gouvernement provincial, et nous avons dû tout reprendre à zéro avec le gouvernement fédéral. Les deux processus étaient décalés. Nous pensions que nous répondions aux mêmes questions deux fois. C'est le même poisson, le même air, la même eau, le même bruit et les mêmes questions. Vers la fin, c'était plus harmonieux. Les gouvernements collaboraient et il n'y avait pas de questions entièrement nouvelles posées, mais notre reproche était que les questions étaient les mêmes et pourtant nous avons dû suivre encore un autre processus. Il aurait pu être raccourci si les deux gouvernements avaient collaboré au même processus. Voilà le genre de certitude que nous souhaitons, en rapport avec les échéances et la redondance. Une autre de nos inquiétudes est le fait qu'aucun terrain n'est réservé aux fonctions et à l'usage portuaires. Il y a un phénomène d'embourgeoisement qui fait que l'on voudrait évincer l'industrie de Coal Harbour et de False Creek pour la remplacer par des appartements en copropriété. Nous craignons que l'industrie se fasse évincer si les terrains que nous occupons actuellement ne sont pas réservés d'une manière ou d'une autre.

**M. Stewart :** J'aimerais revenir à votre question sur la certitude. Permettez-moi de dire que les biologistes que nous avons sur la côte ouest peuvent rivaliser avec n'importe lesquels au monde. D'ailleurs, ils travaillent sur ce genre de projets partout dans le monde. Si nous pouvions nous asseoir avec un groupe de trois ou quatre d'entre eux, ils pourraient probablement nous dire

with when we have gone through the process. I do not think the problem is knowing what we must do. I think that is well understood. The problem is that certain federal departments have relatively junior bureaucrats in terms of level of the hierarchy but in some cases, significantly senior in terms of years of tenure, who have a political agenda. The system allows them to exploit that political agenda to hold projects up for years, and it is absolutely unacceptable.

**Senator Eyton:** I will go on now to the guts of your evidence here today and that is a reference to a weak link. I think we all have a good understanding of that weak link. You are wise and experienced and you know the situation. The private sector will always seek opportunities and profit. That is a given. The question is, what can governments do, and we might as well make it provincial and federal, to attack the problem that you have described in your words, different words or different phrases, but a crisis or a meltdown? What can be the recommended role of the government in attacking this crisis problem that apparently reoccurs from year to year?

**Mr. Stewart:** Besides legislating against winter I am not sure. The fundamental problem is finding a balance between the commercial licence and the social licence. The Wall Street analysts love the Canadian railroads. These railroads have the best operating ratios in the world. The customers or the stakeholders who work with those railroads hate them and we are looking at the opposite ends of the same animal because the very thing that gives them those great operating ratios is the fact that they do not move empty cars around when there is a crisis. They do not respond to those things that the system requires, and I struggle because I do not disagree with what they say. They say if we want them to do something, pay them to do it. Part of the challenge that we face, speaking of this supply chain as a chain, is that the disparate pieces have different economics. For example, currently under construction for delivery this year and in the next two years are container ships equal to 40 per cent of the total existing fleet capacity. Over the next three years, we will have a 40 per cent increase in capacity in the world. Cargo is projected to grow at about 10 to 12 per cent a year. Currently, we have an oversupply that will become worse so the shipping lines are chasing rates down to the bottom. The terminal operators and the railroads say that is dumb, and ask, why are they doing that? In almost every case, shipping economics is blurred at some point with either family or national pride because most shipping lines, even if they are publicly traded are ultimately family- or government-controlled. On the day-to-day basis, decisions are definitely based on economics but when they build the ships, sometimes those decisions are not purely economic. However, once the ships are at sea they want them filled. Someone once told me that once they build it they want to fill it. They want the biggest market share they can obtain and so there is a race to the bottom. The concept is interesting. They call it network cost, much like a telecommunications network. Customers that use the shipping

à 95 p. 100 de probabilité avec quoi nous allons nous retrouver à la fin du processus. Je ne crois pas que le problème soit de savoir ce que nous devons faire. Cela est bien compris. Le problème est que certains ministères fédéraux ont des administrateurs de rang relativement subalterne dans la hiérarchie, mais qui sont en poste depuis très longtemps et ont un parti pris politique. Le système leur permet d'exploiter ce parti pris pour faire traîner des projets pendant des années, et cela est absolument inacceptable.

**Le sénateur Eyton :** Je vais maintenant aborder le point essentiel de votre témoignage aujourd'hui, à savoir l'existence d'un maillon faible. Je pense que nous avons tous une bonne conception de ce maillon faible. Vous êtes des gens d'expérience et êtes avisés et vous connaissez la situation. Le secteur privé va toujours chercher des occasions de profit. Cela va de soi. La question est de savoir ce que les pouvoirs publics peuvent faire, autant au niveau provincial que fédéral, pour régler le problème que vous avez décrit, avec des mots ou des tournures différentes, mais qui se résume à une crise ou un effondrement? Quel devrait être le rôle des pouvoirs publics pour résoudre cette crise qui revient apparemment chaque année?

**M. Stewart :** À moins de bannir l'hiver, je ne vois pas trop. Le problème fondamental est de trouver un équilibre entre la fonction commerciale et la fonction sociale. Les analystes de Wall Street adorent les chemins de fer canadiens. Ces chemins de fer ont les meilleurs ratios d'exploitation au monde. Les clients ou les intervenants qui travaillent avec ces chemins de fer les détestent et nous regardons deux extrémités opposées du même animal parce que les pratiques mêmes qui leur donnent ces excellents ratios d'exploitation consistent à ne pas acheminer de wagons vides lorsqu'il y a une crise. Ils ne font pas ce dont le système a besoin et je suis partagé parce que je ne suis pas en désaccord avec leur position. Ils disent que si nous voulons qu'ils fassent quelque chose, nous n'avons qu'à les payer pour cela. La difficulté à laquelle nous sommes confrontés, si on considère l'ensemble comme une chaîne d'approvisionnement, c'est que les différents éléments ont des moteurs économiques différents. Par exemple, sont actuellement en chantier et pour livraison cette année et au cours des deux prochaines années des porte-conteneurs d'un tonnage équivalent à 40 p. 100 de la capacité totale de la flotte actuelle. Au cours des trois prochaines années, nous aurons une augmentation de capacité de 40 p. 100 dans le monde. On prévoit une croissance du fret de l'ordre de 10 à 12 p. 100 par an. À l'heure actuelle, nous avons une surcapacité qui va empirer si bien que les lignes maritimes poussent les tarifs à la baisse. Les exploitants de terminaux et les chemins de fer disent que c'est stupide et demandent pourquoi elles font cela. Dans presque tous les cas, les facteurs économiques du transport maritime sont déformés à un niveau ou un autre par la fierté familiale ou nationale car la plupart des compagnies de navigation, même si elles sont cotées en bourse, sont sous contrôle familial ou gouvernemental. Au jour le jour, les décisions sont prises en fonction de considérations économiques, mais lorsqu'ils construisent des navires parfois les décisions ne sont pas



lines are used to manipulating that race to the bottom. The railways, reasonably, say shipping lines can reduce rates as much as they want but railways will not do that.

**Senator Eyton:** I welcome your understanding but we are looking for a solution here. We have a problem and I was asking either or both of you to recommend something that governments could do to intervene in some intelligent way to relieve the problem.

**Mr. Strachan:** It is a dilemma. The one that feels good emotionally is, let us re-regulate but I do not think that is in anybody's best interest. Amendments to the Canadian Marine Act on our side would give a strong signal to the private sector. I will answer two questions relative to what government can do. Cliff mentioned what it costs terminal operators to buy equipment and he told you about the changes in cranes. That is a lot of money to come up with through our principals, et cetera. The amendments to CMA allow the port community to change its borrowing power, et cetera, and it gives us the ability to build and plan, which then gives the important foreign customers a lot more confidence that we do what we say we can. It builds the right environment.

**Senator Eyton:** We still have the weak link. I have not heard how to deal with that.

**Mr. Strachan:** I think there are issues with the Commercial Transport Act (Canada), CTA. Some of the amendments might suggest to the railroads that there will be competitive alternatives that do not exactly make them feel comfortable but it may promote competitiveness between the two railroads. Allowing a third rail carrier in such as Burlington Northern Santa Fe Railway is another threat but it may not be realistic for us. It is a tough question. It is a good question. I do not have the exact answer other than recommendations to the CTA that would promote increased competitiveness. I do not know if you feel the same way, Cliff. The joint efforts between the federal government and provincial government on the Pacific Gateway corridor initiative is a huge impetus to give that infrastructure some breath and some ability to breathe. It still does not make the railroads want to invest in new rail cars if they are not paid to move them.

**Mr. Stewart:** In the current situation, and I call it a crisis, it might be reasonable for the government to ask, or direct, the railroads to do those things that are required to move it from underneath the crisis. At the same time, it would be reasonable to ask the people who are party to that crisis, which are the customers, to pay the cost of those things because one thing to

purement rationnelles. Cependant, une fois que les navires sont en mer, ils veulent les remplir. Quelqu'un m'a dit une fois qu'une fois que le navire est construit, ils veulent le remplir. Ils veulent la plus grosse part de marché qu'ils peuvent obtenir et c'est donc une course vers le fonds. Le concept est intéressant. Ils appellent cela le coût de réseau, un peu comme dans le cas d'un réseau de télécommunications. Les clients qui utilisent ces lignes maritimes sont accoutumés à manipuler cette course vers le fond. Les chemins de fer, à juste titre, disent que les compagnies de navigation peuvent réduire leurs tarifs autant qu'elles le veulent mais que les chemins de fer ne vont pas en faire autant.

**Le sénateur Eyton :** Je suis ravi de votre compréhension, mais nous cherchons une solution. Nous avons un problème et je vous demande à tous les deux de recommander quelques mesures intelligentes que les pouvoirs publics pourraient prendre pour régler le problème.

**M. Strachan :** C'est un dilemme. La solution émotivement satisfaisante serait de réglementer mais je ne crois pas que ce soit dans l'intérêt de quiconque. Une refonte de la Loi maritime du Canada enverrait un signal fort au secteur privé. Je répondrais à deux questions relativement à ce que les pouvoirs publics peuvent faire. Cliff a mentionné combien il en coûte aux exploitants de terminaux d'acheter du matériel et vous a parlé des nouvelles grues. Tout cela exige que nos sociétés réunissent beaucoup de capitaux, et cetera. Des modifications à la LMC permettraient aux sociétés portuaires d'accroître leur pouvoir d'emprunt, et cetera et nous permettraient de construire et de planifier, ce qui rassurerait les clients étrangers importants en leur montrant que nous faisons ce que nous disons. Cela créerait un climat favorable.

**Le sénateur Eyton :** Vous aurez toujours le maillon faible. Je n'ai pas entendu de solution à cela.

**M. Strachan :** Je crois qu'il y a des problèmes avec la Loi sur les transports au Canada, la LTC. Des modifications pourraient donner à entendre aux chemins de fer qu'il y aura des solutions de rechange compétitives qui ne vont pas exactement les rassurer mais qui vont promouvoir la concurrence entre les deux chemins de fer. Autoriser un troisième transporteur ferroviaire, tel que Burlington Northern Santa Fe Railway, est une autre menace mais qui n'est peut-être pas réaliste pour nous. C'est une question difficile. C'est une bonne question. Je n'ai pas de réponse précise autre que des changements de la LTC qui stimuleraient la concurrence. Je ne sais pas si vous pensez comme moi, Cliff. Les efforts conjugués du gouvernement fédéral et du gouvernement provincial avec l'initiative de la Porte et du Corridor du Pacifique introduit une forte dynamique pour donner à cette infrastructure un peu de souffle et de capacité respiratoire. Mais cela n'amène toujours pas les chemins de fer à investir dans de nouveaux wagons s'ils ne vont pas être payés pour les acheminer.

**M. Stewart :** Dans la situation actuelle, et je la qualifie de crise, il pourrait être raisonnable pour le gouvernement de demander, ou d'ordonner aux chemins de fer de faire ce qu'il faut pour régler la crise. Parallèlement, il serait raisonnable de demander aux personnes qui sont partie à cette crise, c'est-à-dire les clients, d'assumer les frais car il ne faut pas oublier que le coût du

remember is that it costs the same or less today to move a container from Asia to North America as it cost 30 years ago. There has been a significant efficiency in the system and I think it is not unreasonable to ask the people who benefit from that efficiency to be part of the solution.

**Senator Eyton:** My last question is, how competitive are we? First, always watch the competition and see what they do, and I see the competition for the West Coast terminals to be Tacoma, Seattle and perhaps the West Coast USA, for example, San Diego. I guess the question is, what are they doing to make themselves more competitive? Are we competitive today and will we be competitive two or three years down the road, given present developments?

**Mr. Strachan:** There are two sectors to that answer. Yes, we are competitive as a port but our markets are different. Most of our markets are inland whereas a lot of the ones on the West Coast are local, California State, because they have the population base to consume it there locally. They do not need to worry about taking it inland. Seattle-Tacoma is closer to our style of competition of going inland because, like Vancouver, the Seattle marketplace is not big. I mentioned the ocean carriers are changing their viewpoint and their corridors, and looking at where are the best terminals and where do they want to go. They are now looking at going through the Suez Canal, bypassing the West Coast of North America entirely, to land in Halifax or New York. I think our competitive outlook is not only Seattle-Tacoma anymore.

**Senator Eyton:** Are you competitive, and will you be?

**Mr. Stewart:** We are competitive cost-wise. Two things that the ocean carrier cares about are reliability and cost, in that order. Cost-wise, we are competitive. Reliability-wise right now, we are not competitive. Again, that is because of the inability to move those containers inland where they need to go.

**Senator Eyton:** You have indicated that your business has doubled in recent years. How does that doubling reflect on market share? Are you maintaining your share of the market for containerization?

**Mr. Stewart:** In terms of the Port of Vancouver, 95 per cent to 97 per cent of the Port of Vancouver container cargo is destined or originated in Canada. We are not a significant player in the American market and, conversely, they have little Canadian cargo going through American ports. We looked at that issue with respect to Seattle-Tacoma. It is probably somewhere in the neighbourhood of 70,000 TEUs in the year, so an insignificant drop in the bucket. We handle 2.2 million TEUs here. The question is, are we competitive for Canadians and the answer is yes, we are competitive for Canadians.

**Senator Eyton:** You are holding your share?

transport d'un conteneur d'Asie en Amérique du Nord est inchangé depuis 30 ans. Il y a eu des gains d'efficacité considérables dans le système et je ne pense pas déraisonnable de demander aux bénéficiaires de cette efficacité de participer à la solution.

**Le sénateur Eyton :** Ma dernière question est de savoir dans quelle mesure nous sommes compétitifs? Premièrement, il faut toujours regarder ce que fait la concurrence et pour moi les concurrents des terminaux de la côte ouest sont Tacoma, Seattle et peut-être d'autres ports de la côte ouest américains, par exemple San Diego. Ma question est de savoir ce qu'ils font pour devenir plus compétitifs? Sommes-nous compétitifs aujourd'hui et le serons-nous encore dans deux ou trois ans, vu les développements en cours?

**M. Strachan :** Il y a deux volets à cette réponse. Oui, nous sommes un port compétitif mais nos marchés sont différents. La plupart de nos marchés sont à l'intérieur alors que bon nombre des ports de la côte ouest ont un marché local, l'État de la Californie, parce qu'ils ont une population suffisante dans leur arrière-pays. Ils n'ont pas besoin de s'inquiéter d'acheminer la marchandise vers l'intérieur. Seattle-Tacoma est plus proche de notre style d'exploitation avec le transport terrestre, car comme Vancouver, le marché de Seattle n'est pas grand. J'ai dit que les transporteurs maritimes changent leurs perspectives et leurs corridors, et cherchent les meilleurs terminaux et ports de relâche. Ils envisagent maintenant de passer par le canal de Suez, en contournant entièrement la côte ouest de l'Amérique du Nord, pour se rendre à Halifax ou New York. Je pense que notre concurrence n'est plus seulement Seattle-Tacoma.

**Le sénateur Eyton :** Êtes-vous compétitifs et le resterez-vous?

**M. Stewart :** Nous sommes compétitifs sur le plan du coût. Les transporteurs maritimes se soucient de la fiabilité et du coût, dans cet ordre. Sur le plan du coût, nous sommes compétitifs. Sur le plan de la fiabilité, en ce moment, nous ne le sommes pas. Là encore, c'est dû à notre incapacité d'acheminer ces conteneurs vers l'intérieur, leur destination.

**Le sénateur Eyton :** Vous avez indiqué que votre activité a doublé ces dernières années. Comment cette multiplication par deux se reflète-t-elle dans la part de marché? Maintenez-vous votre part du marché des conteneurs?

**M. Stewart :** Pour ce qui est du port de Vancouver, de 95 à 97 p. 100 du trafic du port de Vancouver est à destination ou en provenance du Canada. Nous ne sommes pas un gros joueur sur le marché américain et, inversement, peu de fret canadien transite par les ports américains. Nous nous sommes penchés sur cet aspect par rapport à Seattle-Tacoma. Le volume est probablement de l'ordre de 70 000 EVP par an, c'est donc une goutte d'eau. Nous manutentionnons 2,2 millions d'EVP ici. La question est de savoir si nous sommes compétitifs pour les Canadiens et la réponse est oui, nous sommes compétitifs pour les Canadiens.

**Le sénateur Eyton :** Vous maintenez votre part de marché?

**Mr. Stewart:** We are holding our share and we look to grow that share. Ultimately, we would like about 12 per cent of Vancouver cargo to be American cargo.

**Mr. Strachan:** I would also reflect and echo Cliff's views. For Canadian cargo we are definitely competitive. We are even competitive for U.S.-destined cargo going beyond Chicago because we are the only port on the West Coast that can access the East Coast on single lines, either by CP or CN, and ship into the United States central interior and beyond. No American carrier can do that. Any ocean carrier that is interested in going beyond Chicago to the South of the States, the East Coast or even into Toronto or Montreal, they come to us, Vancouver, and we have that ability to be competitive. Currently we are unreliable, as Cliff said.

**Mr. Stewart:** If I could go back to that question, I think the competition is not the people who are doing what we are doing. The competition is, to use Morley's analogy, the tap from Asia. The issue for Vancouver for the foreseeable future is not to keep other people from taking our business. It is trying to keep up with the business that comes at us.

**Senator Tkachuk:** I want to come back to this bottleneck so we have something down on paper as to how the railroads get away with what they are doing. When they sign a contract, they must sign a contract with Costco, Wal-Mart, The Bay or one of their customers to move their product from the West Coast to Toronto, or does the person selling the product sign the contract to receive it, and are there not penalties for delay?

**Mr. Stewart:** There are as many models to that question as there are customers, but large retailers tend to transship here in Vancouver. For The Bays, the Wal-Marts and the Costcos, that cargo tends to go off dock by truck and then is re-handled either into domestics or reloaded into marines and then loaded at the intermodal facilities here in Vancouver. The biggest portion of the current model is that the steamship line is the customer of the railroad and they deliver point to point. Their customers have contracts with the steamship line to deliver it from Shanghai to Toronto. We are not party to those contracts so we do not know exactly what they are but my guess is that they do not want to pay for it take-or-pay. The railways have made it clear that they want to be paid to move the containers in each direction. Hunter Harrison of CN is a smart businessman. If somebody wanted to pay him to move those cars, whether there was cargo on them or not, I am sure he would happily move them.

**Senator Tkachuk:** How does this work? If I am a retailer, I want some guarantee of delivery. I would have penalties in the contract to say that if it did not arrive here by a certain day they would be paid less, but how does that work? Does the railroad say, whenever? Is it like Air Canada with luggage: whenever. Is that what they say? Is there not

**M. Stewart :** Nous maintenons notre part de marché et nous cherchons à l'accroître. Nous aimerions que 12 p. 100 environ du fret passant par Vancouver soit du fret américain.

**M. Strachan :** Je me fais l'écho des paroles de Cliff. Pour le fret canadien, nous sommes certainement compétitifs. Nous sommes même compétitifs pour le fret américain allant plus loin que Chicago car nous sommes le seul port de la côte ouest à avoir une liaison par ligne unique, soit CP soit CN, avec la côte est et pouvant expédier du fret au centre des États-Unis et au-delà. Aucun transporteur américain ne peut faire cela. Tout transporteur maritime qui veut aller au-delà de Chicago, jusqu'aux États du Sud ou la côte est ou même Toronto ou Montréal, passe par chez nous, Vancouver, et nous sommes compétitifs de ce point de vue. À l'heure actuelle, nous ne sommes pas fiables, comme Cliff l'a dit.

**M. Stewart :** Si je puis revenir à la question, je crois que nos concurrents ne sont pas ceux qui font la même chose que nous. Notre concurrence, pour reprendre l'analogie de Morley, c'est le robinet asiatique. Le problème pour Vancouver, dans l'avenir prévisible, n'est pas d'empêcher d'autres de nous voler notre clientèle, c'est d'arriver à suivre le rythme de toute la marchandise que l'on envoie.

**Le sénateur Tkachuk :** J'aimerais revenir à ce problème du goulot d'étranglement, afin que nous ayons quelque chose sur papier expliquant comme les chemins de fer s'en tirent avec ce qu'ils font. Lorsqu'ils signent un contrat, ils doivent signer un contrat avec Costco, Wal-Mart, La Baie ou l'un de leurs clients pour transporter leurs produits de la côte ouest jusqu'à Toronto, ou bien est-ce la personne qui vend le produit qui signe le contrat de transport, sans prévoir des pénalités de retard?

**M. Stewart :** Il y a autant de réponses à cette question qu'il y a de clients, mais les gros détaillants tendent à transborder ici, à Vancouver. Pour La Baie, Wal-Mart et Costco et autres destinataires, la marchandise part du quai par camion et est redistribuée dans des conteneurs intérieurs ou maritimes et puis chargée dans les installations intermodales ici à Vancouver. Le modèle actuel veut, le plus souvent, que la compagnie maritime soit le client du chemin de fer et livre de point à point. Les clients ont des contrats avec la compagnie de navigation pour le transport de Shanghai à Toronto. Nous ne sommes pas partie à ces contrats et nous ne savons donc pas exactement en quoi ils consistent, mais j'imagine qu'ils ne veulent pas payer pour une prise ferme. Les chemins de fer ont bien fait savoir qu'ils veulent être payés pour transporter les conteneurs dans chaque direction. Hunter Harrison de CN est un homme d'affaires malin. Si quelqu'un voulait le payer pour acheminer ses wagons, pleins ou vides, je suis sûr qu'il se ferait un plaisir de le faire.

**Le sénateur Tkachuk :** Comment cela fonctionne-t-il? Je suis un détaillant, je veux une certaine garantie de livraison. Si j'avais des pénalités dans le contrat, disant que si la marchandise ne m'est pas livrée à une certaine date le transporteur sera payé moins, que se passerait-il? Est-ce que le chemin de fer peut dire que la marchandise arrivera quand elle arrivera? Est-ce comme avec les

some penalty? Do they not have some incentive for moving those empty box cars into Vancouver to move the product out?

**Mr. Stewart:** Looking from the outside I would say no. Again, we are not party to those contracts but I am sure that if there were penalties they would be moving.

**Mr. Strachan:** Unfortunately, I have some history as an ex-railroader many years ago, but I do not think the philosophy has changed. The railroads like to have reliability assurances for these contracts. What they look for is service guarantees and, in many contracts between the railroad and their lumber mills and coal mines, they have service guarantees, delivery guarantees, because there are penalties if any party fails. In the ocean carrier trade, when the railroads try to apply that philosophy to the ocean carriers, the ocean carriers, being vulnerable to storms and other things that happen out of ports, refuse to be tied to a service guarantee because the guarantee must be a two-way street. If the rail carrier needs to know that the ocean carrier will have that cargo there every week so they can apply that container to the rail car, then the ocean carriers are reluctant to guarantee they will be there on every day. There is a disconnect right away. Both parties will not guarantee to each other because they do not want the penalties. There are too many vagaries in the world in which they operate but that is where the railroads build into their own slush fund. They use the terminal to make sure there is enough cargo on the terminals that whenever the trains arrive they do not need to worry about the vessels either bunching or being delayed. Bunching means that they are going across the Pacific or they are going to a terminal and something happens. Typically, we do not have the nicely staggered weekly arrival. We have three ships in three days and we dump a huge amount of cargo and then there is nothing for another ten days and it happens again. The railroads do not like that so they smooth out that curve by supplying the average amount, not the amount for the peaks. They do not care that there is a bunching issue, so they smooth out their own peaks. There are no service guarantees and Cliff is correct, most of the ocean carriers have contracts with us. We do not care what is in the box, if it is Hudson's Bay or Wal-Mart. We are learning about that and we do service things with Hudson's Bay and Wal-Mart but that is outside our contract with the ocean carrier. The ocean carrier has a contract with the railroad but the terminals and the railroad do not have any contracts at all: they rely on service partnerships. The Hudson's Bays of the world contract with several ocean carriers. Those ocean carriers, when they bid for that business with Hudson's Bay and Wal-Mart, build in a competitive time schedule and a competitive price with all the other ocean carriers, and they build in some sort of transit delivery time. Let us say they know they can cross the Pacific in eight days. They figure three days on our terminal, five days across the country and they add four more days. I think there are no guarantees. I do not know what the ocean carriers promise their consignees. There are zillions of importers and exporters in Canada, specifically, that are not big enough to dictate their own transportation logistics, so they rely on freight forwarders. There is a polite word for freight forwarders, I cannot remember what it is, but they take their business to the lowest bidder: the highest

bagages chez Air Canada? Ils viendront quand ils viendront. Est-ce là ce qu'ils disent? N'y a-t-il pas de pénalités? N'ont-ils aucune incitation à amener ces wagons vides à Vancouver pour enlever la marchandise?

**M. Stewart :** Regardant de l'extérieur, je dirais que non. Encore une fois, nous ne sommes pas partie à ces contrats mais je suis sûr que s'il y avait des pénalités, les wagons bougeraient.

**M. Strachan :** Malheureusement, j'ai un peu d'expérience ayant été cheminot il y a de nombreuses années, mais je ne crois pas que la philosophie ait changé. Les chemins de fer aiment avoir des assurances de fiabilité dans les contrats. Ils recherchent des garanties de service et dans de nombreux contrats entre les chemins de fer et les scieries et mines de charbon, il y a des garanties de service, des garanties de livraison, et des pénalités si l'une ou l'autre partie fait défaut. Mais dans le transport maritime, lorsque les chemins de fer cherchent à appliquer cette philosophie aux transporteurs océaniques, ces derniers, étant vulnérables aux tempêtes et à d'autres aléas, refusent d'être liés par une garantie de service, car celle-ci joue dans les deux sens. Si le transporteur ferroviaire a besoin de l'assurance que le transporteur maritime déchargera la marchandise chaque semaine pour avoir de quoi charger sur ses wagons, les compagnies maritimes seront réticentes à garantir qu'elles seront là le jour donné. Il y a tout de suite une déconnexion. Aucune partie ne veut rien garantir à l'autre car elle ne veut pas payer de pénalités. Il y a trop d'aléas dans le monde dans lequel elles opèrent et les chemins de fer se construisent leur propre volant. Ils utilisent le terminal pour s'assurer qu'il y a suffisamment de fret dans les terminaux pour que, le jour où les trains arrivent, ils n'aient pas à s'inquiéter de savoir si les navires s'entassent ou sont retardés. Par entassement nous entendons que les navires traversent le Pacifique et arrivent dans un terminal, mais leur arrivée n'est pas agréablement étalée sur tous les jours de la semaine. Nous pouvons avoir trois navires en trois jours qui déversent un volume énorme de marchandises, puis ensuite plus rien pendant dix jours et cela se reproduit de nouveau. Les chemins de fer n'aiment pas cela et donc ils aplanissent la courbe en fournissant un nombre de wagons moyen, et non un nombre pour les pointes. Peu leur importe qu'il y ait des entassements, et donc ils rabotent leur propre pointe. Il n'y a pas de garantie de service et Cliff a raison, la plupart des transporteurs océaniques ont des contrats avec nous. Peu nous importe quel est le contenu de la boîte, s'il appartient à Hudson's Bay ou à Wal-Mart. Parfois nous apprenons cela et fournissons un service à Hudson's Bay et Wal-Mart mais en dehors de notre contrat avec le transporteur maritime. Ce dernier a un contrat avec le chemin de fer mais les terminaux et les chemins de fer n'ont pas de contrat du tout entre eux : ce sont des partenariats de service. Les Hudson's Bay du monde passent contrat avec plusieurs transporteurs maritimes. Ces derniers, lorsqu'ils soumissionnent pour le fret de Hudson's Bay et de Wal-Mart, offrent des délais et des prix compétitifs par rapport à tous les autres transporteurs maritimes et calculent un certain temps de transit. Supposons qu'ils sachent qu'ils peuvent traverser le Pacifique en dix jours. Ils ajoutent trois jours de transit par le terminal, cinq jours pour traverser le pays et ajoutent quatre jours de plus. Je crois qu'il n'y a pas de garantie. Je ne sais pas ce que les transporteurs maritimes promettent à

service at the lowest price. They take that bundle of cargo from their various consignees and they flog it to both their ocean carriers and the rail carriers but as I mentioned, most ocean carriers select one predominant rail carrier because their volume is their driving force.

**Senator Tkachuk:** Is a customer not yelling for product somewhere in North America if it is sitting here in Vancouver, piled up? How do you set a priority? Do you say you have thousands of containers? Do you say, Wal-Mart is a big customer so they go first, and The Bay goes second and that poor guy in Saskatoon or Kitchener will have to wait a while? How do you decide what goes out?

**Mr. Strachan:** To do it that way is too dangerous because everybody will have a good and valid reason. The one small importer or exporter that goes broke is as important as Wal-Mart not getting that product on the shelf for sale. We cannot become involved in that. We do first in, first out, and if the railroad or the ocean carrier says it is okay to move — I will pick a name — no, I will not say any names.

**Senator Tkachuk:** Go ahead.

**Mr. Strachan:** No, because somebody back there will put it in the newspaper and it will come out wrong. The ocean carrier would say they want this container moved first, and we do not know what is in it. The ocean carrier does, and the railroad says yes. The ocean carrier tells the railroad they want that container moved. In those cases, we will make some priorities but only within that own carrier's piece of boxes so we are not messing other people up. Customers cannot say we moved his before their's. I am moving this ocean carrier's group of boxes and the carrier has told me which one to move first.

**Senator Tkachuk:** That contingency of boxes all belong to the same customer.

**Mr. Strachan:** That is right, and another carrier may say they do not want to do that and they will live with first in, first out. Each carrier will have the same problem I talked about: how does the carrier explain to the other customer groups that one customer's boxes are moving before others.

**Senator Tkachuk:** We are trying to follow these boxes. We are trying to figure out where they end up. Where does most of your product end up? Where does it go to be unloaded? Is it unloaded in Chicago and then distributed throughout North America? Is it unloaded in Toronto? Where are these containers unloaded? Where do they stop?

leurs consignataires. Il y a des zillions d'importateurs et d'exportateurs au Canada qui n'ont pas assez d'envergure pour dicter leur propre logistique de transport et qui font appel à des groupeurs. Il existe un mot poli pour désigner les groupeurs, mais je ne m'en souviens plus, qui font affaire avec le moins disant : le meilleur service au moindre prix. Ils prennent cet assemblage de fret provenant des divers consignataires et le proposent à leurs transporteurs maritimes et à leurs transporteurs ferroviaires mais, comme je l'ai mentionné, la plupart des transporteurs maritimes choisissent de traiter uniquement avec un transporteur ferroviaire dominant car leur volume constitue leur atout.

**Le sénateur Tkachuk :** Est-ce qu'un client quelque part en Amérique du Nord ne va pas pousser des hurlements si la marchandise qui l'attend est en panne ici, à Vancouver? Comment fixez-vous les priorités? Supposons que vous avez des milliers de conteneurs sur les bras? Est-ce que vous allez servir Wal-Mart en premier parce que c'est un gros client, puis La Baie en second et le pauvre type de Saskatoon ou de Kitchener va devoir attendre encore? Comment décidez-vous ce qui sort de chez vous?

**M. Strachan :** Procéder comme vous le dites est trop dangereux car chaque destinataire aura une bonne raison pour être livré en premier. Le petit importateur ou exportateur qui fait faillite est tout aussi important que l'inconvénient pour Wal-Mart de ne pas avoir de marchandises à mettre dans ses rayons. Nous ne pouvons pas nous mêler de cela. Chez nous, c'est premier arrivé premier parti et si le transporteur maritime dit qu'il serait bon de faire partir — je vais prendre un nom au hasard — non, je ne donnerai pas de nom.

**Le sénateur Tkachuk :** Allez-y.

**M. Strachan :** Non, car quelqu'un en arrière va l'écrire dans les journaux et ce sera mal compris. Le transporteur maritime peut dire qu'il voudrait que tel conteneur parte en premier, et nous ne savons pas ce qu'il contient. Le transporteur lui le sait, et le chemin de fer dit oui. Le transporteur maritime dit au chemin de fer qu'il veut que ce conteneur parte. Dans de tels cas, nous acceptons de donner quelques priorités mais uniquement à l'intérieur du tas de conteneurs de ce transporteur particulier, afin de ne pénaliser personne d'autre. Les clients ne peuvent pas dire que nous avons privilégié l'autre. Je manutentionne un certain nombre de conteneurs d'un transporteur donné et celui-ci me demande d'en prendre un parmi d'autres d'abord.

**Le sénateur Tkachuk :** Ce volant de boîtes appartient dans son entier au même client.

**M. Strachan :** C'est exact, et un autre transporteur pourrait très bien dire qu'il ne veut pas faire cela et qu'il suivra la formule du premier entré, premier sorti. Chaque transporteur aura le même problème que celui dont j'ai parlé : comment le transporteur explique-t-il aux autres groupes de clients que les boîtes d'un d'entre eux vont bouger avant celles des autres.

**Le sénateur Tkachuk :** Nous essayons de suivre ces boîtes. Nous essayons de déterminer là où elles aboutissent. Où aboutit le gros de votre produit? Où va-t-il pour être déchargé? Est-il déchargé à Chicago, puis distribué partout en Amérique du Nord? Est-il déchargé à Toronto? Où sont déchargés ces conteneurs? Où s'arrêtent-ils?

**Mr. Strachan:** For my customer base, many of the customers that choose Vanterm come here for Vancouver local cargo. Deltaport is a little bit different because Vanterm has rotations. A lot of the cargo coming off those ships at Vanterm is delivered locally by truck and some rail inland. Deltaport is much more rail-oriented so those ocean carriers have chosen to go to Deltaport for inland rail, but in any case, the predominant destinations are Toronto, Montreal and other destinations in Canada for probably 70 per cent, and then 25 per cent for Winnipeg, Calgary and Edmonton for rail. Of the whole volume that TSI handles, the Chicago market is probably only 5 per cent but we have an ocean carrier where 75 per cent of the vessel discharge goes to Chicago and beyond. That ocean carrier has chosen Deltaport as its first port of call but as a general mix of our commodity group, 5 per cent to 8 per cent is U.S.-destined.

**Mr. Stewart:** Going back to your question of who is loaded first, our customers can designate, I think, 25 per cent of that cargo as priority. I mentioned a two-day dwell. That means that cargo goes out on day one and cargo goes out on day four so we give them some choice amongst their boxes as to which goes first. We do not know, nor do we care, who they choose.

We have also instituted what we call a premium rail service because some customers regularly and reliably require the ability to load that cargo on the next train when the vessel arrives. These customers tend to be in the auto manufacturing business and they have huge penalty costs if their plants go down. They pay the ocean carrier a premium for premium service and we have said fine, we will provide that premium service for a slight cost. The main reason we have that cost is because, if we did not, then everybody would want that service. It is an attempt to differentiate, like first-class on the airlines but, by and large, the rule is first in, first out.

**Mr. Strachan:** I should probably clarify that the ocean carriers have what we call a mini land bridge, Toronto and Montreal priority traffic, and nine times out of ten that is their priority but our priority is still first in, first out. Out of that group of Saskatoon, Winnipeg, and whatever, carriers usually want their Montreal and Toronto cargo moving before any of the other stuff.

**Mr. Stewart:** The railways, particularly CN, have what are called multi-pack cars — we call them the chicklet trains — going to multiple destinations, generally in the Prairies. To the layman, it looks like 25 rail cars; in fact, it is 25 platforms but only five rail

**M. Strachan :** En ce qui concerne ma clientèle, nombre des clients qui choisissent Vanterm viennent ici pour les marchandises locales pour Vancouver. Deltaport est un petit peu différent, car Vanterm a des rotations. Une part importante des marchandises qui sont déchargées de ces navires à Vanterm sont livrées localement par camion et certaines d'entre elles sont transportées par train vers l'intérieur. Deltaport est beaucoup plus axé sur le rail, de telle sorte que ces transporteurs maritimes ont choisi d'aller à Deltaport pour le transport ferroviaire vers l'intérieur, mais les principales destinations au Canada, et qui comptent pour 70 p. 100 vraisemblablement, sont Toronto, Montréal et quelques autres endroits, avec Winnipeg, Calgary et Edmonton représentant environ 25 p. 100, pour le rail. En ce qui concerne le volume total traité par TSI, le marché de Chicago ne représente vraisemblablement que 5 p. 100, mais nous avons un transporteur maritime dont 75 p. 100 des marchandises qui en sont débarquées sont expédiées sur Chicago et au-delà. Ce transporteur maritime a choisi Deltaport comme premier port d'escale, mais pour ce qui est du mélange général de marchandises que nous transportons, entre 5 et 8 p. 100 sont destinées aux États-Unis.

**M. Stewart :** Pour revenir à votre question de savoir qui voit ses marchandises chargées en premier, nos clients peuvent désigner 25 p. 100, je pense, de leur volume comme étant prioritaire. J'ai mentionné un temps d'arrêt de deux jours. Cela veut dire qu'il y a du fret qui sort le jour un et du fret qui sort le jour quatre, et ils ont donc un certain choix quant aux boîtes qui sont traitées en premier. Nous ne savons pas, et peu nous importe, lesquelles ils choisissent.

Nous avons également créé ce que nous appelons un service ferroviaire supérieur à supplément, car certains clients doivent pouvoir compter régulièrement sur la capacité de charger leurs marchandises à bord du premier train qui se présente dès l'arrivée du navire. Ces clients ont tendance à appartenir au secteur de la construction automobile et ils subissent d'énormes pénalités si leurs usines doivent cesser leur activité. Ils payent une prime au transporteur maritime pour avoir ce service supérieur, et nous avons dit : « Très bien; nous offrirons ce service supérieur contre un petit supplément ». La principale raison pour laquelle nous avons instauré ce coût est que, si nous ne le faisons pas, alors tout le monde voudrait avoir ce service. C'est donc une tentative de différenciation, un petit peu comme la classe première chez les compagnies aériennes, mais, en gros, la règle est que le premier entré est le premier sorti.

**M. Strachan :** Il me faudrait peut-être expliquer que les transporteurs maritimes ont ce que nous appelons un service de minijonction — trafic prioritaire Toronto et Montréal — et que neuf fois sur dix c'est là leur priorité, mais notre priorité à nous demeure la formule du premier entré, premier sorti. Pour ce qui est du groupe Saskatoon, Winnipeg et autres, les transporteurs veulent en général que leurs marchandises à destination de Montréal et de Toronto partent avant le reste.

**M. Stewart :** Les compagnies de chemin de fer, et tout particulièrement CN, ont ce que l'on appelle des wagons multipack — nous nous les appelons les trains chicklet — qui se rendent à destinations multiples, généralement dans les Prairies.

cars because those platforms share a common set of wheels between each platform so they are linked together. They have a coupling on one end and a coupling on the other and five platforms in between, but that is one car. That one car can hold 20 TEUs. This again is an issue, particularly for CN. When deliver strings of cars, if we have three containers for Saskatoon we will not put those containers on a car that holds 20 containers. Oftentimes, cargo sits waiting for appropriate rail cars for the destination. We encourage those customers to truck that cargo to Vancouver Intermodal Terminal, VIT, or Vancouver Intermodal Facility, VIF, and have it loaded there because there is a larger concentration. The big focus at the marine terminal is the large volume destinations, Edmonton, where cargo is split up to serve the Prairies, Montreal and Toronto.

**Mr. Strachan:** On your Wal-Mart question, we are finding an increasing trend among those larger importers to locate distribution centres closer to the port because they cannot or will not rely on the long-distance cross-country transportation to go Toronto and be disseminated. Hudson's Bay, Canadian Tire and Wal-Mart have built or are locating distribution centres close to the port so they have a choice, depending on what the terminal and the rail carriers are doing, whether to go intact, which means straight on the rail cars inland for subsequent distribution, or take that container to the distribution centre, deconsolidate it and put it onto either trucks or domestic rail and ship it that way. They are changing their own logistics model.

**Senator Tkachuk:** Is that because of the inability of the railroads?

**Mr. Strachan:** I do not know if I would blame the railroads in this one case. I know that when we went through this a couple of years ago, Wal-Mart and others were so upset because they lost a lot of sales for their customers that they turned the tap off for Vancouver and put in another tap to Halifax.

**Mr. Stewart:** After the meltdown in L.A. Long Beach about three or four years ago, a lot of the big retailers, North America-wide, went from what they called the just-in-time model to the just-in-case model. They are building their own buffers because they realized that losing the sale is far worse than paying a little extra cost to have the cargo available.

**Senator Adams:** Your forecast up to 2020 shows that you will increase the operation at Nunavut up to 300 per cent. In the Arctic at Nunavut, the ice is starting to melt and in the future, maybe by 2020, the ice may be gone. What happens to your

Le profane n'y voit que 25 wagons de train; en fait, il y a 25 plates-formes, mais seulement cinq wagons, car ces plates-formes se partagent un jeu commun de roues entre chaque plate-forme, et elles sont toutes reliées entre elles. Il y a un attelage à une extrémité et un attelage à l'autre extrémité et cinq plates-formes entre les deux, mais cela ne fait qu'un wagon. Ce seul wagon peut contenir 20 EVP. C'est là encore un problème, dans le cas surtout de CN. Lorsqu'on nous livre des groupes de wagons, si nous avons trois conteneurs pour Saskatoon, nous ne les placerons pas dans un wagon qui en contient 20. Il arrive donc que les marchandises doivent attendre des wagons ferroviaires adaptés à leur lieu de destination. Nous encourageons ces clients à transporter ces marchandises par camion jusqu'au Vancouver Intermodal Terminal, le VIT, ou au Vancouver Intermodal Facility, ou VIF, pour qu'elles soient chargées à partir de là, car il y a une plus forte concentration. Les terminaux maritimes sont axés sur les lieux de destination à gros volumes, comme Edmonton, où le fret est alors séparé pour desservir les Prairies, Montréal et Toronto.

**M. Strachan :** Pour ce qui est de votre question au sujet de Wal-Mart, nous constatons chez ces plus gros importateurs une tendance croissante à vouloir installer des centres de distribution plus rapprochés du port, car ils ne peuvent ni ne veulent compter sur le transport de leurs marchandises à travers tout le pays jusqu'à Toronto, pour ensuite être distribuées. La Compagnie de La Baie d'Hudson, Canadian Tire et Wal-Mart ont construit ou établissent des centres de distribution à proximité du port de manière à avoir le choix, selon ce que font le terminal et les transporteurs ferroviaires, d'expédier les marchandises intactes, c'est-à-dire en les plaçant directement dans les wagons ferroviaires terrestres en vue de leur distribution subséquente, ou de transporter le conteneur jusqu'au centre de distribution, pour ensuite dégroupier les marchandises pour qu'elles poursuivent leur route à bord de camions ou de wagons ferroviaires. Ces sociétés sont en train de changer leur propre modèle logistique.

**Le sénateur Tkachuk :** Est-ce à cause de l'incapacité des chemins de fer?

**M. Strachan :** Je ne sais pas si je rejetterais le blâme dans ce cas-ci sur les compagnies de chemin de fer. Je sais que lorsque nous avons vécu cela il y a quelques années, Wal-Mart et d'autres avaient été si fâchés d'avoir perdu beaucoup de ventes qu'ils avaient refermé le robinet pour Toronto et installé un autre robinet à Halifax.

**M. Stewart :** Après la déconfiture à L.A. Long Beach il y a trois ou quatre ans, un grand nombre des gros détaillants, à l'échelle de toute l'Amérique du Nord, ont abandonné le modèle juste à temps en faveur du modèle juste au cas. Ils établissent leur propre tampon parce qu'ils se sont rendu compte que la perte de la vente est bien pire que de payer un petit supplément pour que la marchandise soit disponible.

**Le sénateur Adams :** Vos prévisions jusqu'en l'an 2020 indiquent que vous allez augmenter les opérations au Nunavut de jusqu'à 300 p. 100. Dans l'Arctique, au Nunavut, la glace est en train de commencer à fondre et à un moment donné dans le

business shipping in the East to Montreal, Halifax, Boston or New York? Do you have a guarantee and a contract for the people shipping from the East to Vancouver?

**Mr. Stewart:** Most shipping-line container-terminal contracts have a 90-day cancellation clause for either party, so no, God forbid, if global warming extends to the point where the Northwest Passage is a viable year-round shipping lane, that will be a significant change for how we do business here. We are not planning for that.

**Senator Adams:** We have about eight months in the Arctic for commercial fishing and for travel. We cannot travel for four months up to the Lancaster Sound and down to the East. That is why we are fighting for our Arctic sovereignty and to belong to the Canada. Other countries want the water up there in the high Arctic too.

To give you an idea of what is happening, I live up there and went up last week. There is hardly any snow. You have more snow here. If it is that warm now, in one to two weeks the snow will be gone in Nunavut and Rankin Inlet. Mostly, the government and the public are concerned only about polar bears not having enough ice then in the fall, somebody eating the seals.

I have been in Rankin for over 40 years. Usually, it freezes up in October and there is sea ice in Hudson Bay. Now, sometimes it does not freeze up until about the end of November. That is why we have had much change and why we talked to scientists and stuff. We were in Montreal about three or four months ago and they showed us that in the middle Greenland now the rivers are opening down to the sea ice and they have more melting every year. I am putting out information for the forecasts to 2020. We do not know whether it is climate change or not. Maybe it will cool off again in another few years.

**Senator Zimmer:** I want to continue with Senator Tkachuk's question about loading, and the inventory method, first in, first out. My understanding the last couple of days is that there is a calendar of ship arrivals. If that is the case, the huge ships, may encounter storms, hurricanes and all of that. How do they time their arrivals exactly in those windows? Do they, within a day or two, either speed up or slow down, and if they are late, are they charged penalties?

**Mr. Stewart:** They speed up. Some lines believe that being on time is what they sell. Some lines come in when they come in. I have been told that it can cost as much as \$150,000 a day in extra fuel to make up a day lost. Some lines will spend that money because their schedule integrity is critical. I do not think anybody

futur, peut-être d'ici l'an 2020, la glace pourrait très bien disparaître. Qu'advient-il alors de votre activité d'expédition dans l'Est, vers Montréal, Halifax, Boston ou New York? Avez-vous une garantie et un contrat pour les gens qui expédient de l'Est à Vancouver?

**M. Stewart :** La plupart des contrats pour terminaux-conteneurs des lignes maritimes comportent une clause d'annulation de 90 jours pour l'une ou l'autre partie, et, que Dieu nous en préserve, si le réchauffement de la planète était tel que le passage du Nord-Ouest devenait un couloir d'expédition viable toute l'année, alors cela changerait beaucoup notre façon de faire les choses. Nous ne planifions pas en fonction de cela.

**Le sénateur Adams :** Dans l'Arctique, nous disposons d'environ huit mois pour la pêche commerciale et les déplacements. Nous ne pouvons pas, pendant quatre mois, nous rendre jusqu'au détroit de Lancaster ni redescendre vers l'Est. C'est pourquoi nous luttons pour notre souveraineté dans l'Arctique et pour appartenir au Canada. D'autres pays veulent eux aussi les eaux de l'Extrême-Arctique.

Pour vous donner une idée de ce qui se passe, je vis là-bas et je m'y suis rendu la semaine dernière. Il n'y a presque plus de neige. Il y a plus de neige ici. Si la température devait demeurer douce, d'ici une ou deux semaines, il n'y aura plus de neige au Nunavut et à Rankin Inlet. Le gouvernement et le public s'inquiètent surtout de ce que les ours polaires n'aient pas suffisamment de glace, et ne se préoccupent pas beaucoup de ce que quelqu'un puisse manger du phoque à l'automne.

Je suis à Rankin depuis plus de 40 ans. En règle générale, l'eau gèle en octobre et il y a de la glace marine dans la baie d'Hudson. De nos jours, il arrive que la glace ne prenne pas avant la fin du mois de novembre. Voilà pourquoi il y a eu autant de changements et pourquoi nous avons discuté avec des chercheurs et ainsi de suite. Nous étions à Montréal il y a trois ou quatre mois et on nous a montré qu'au milieu du Groenland les rivières sont aujourd'hui en train de s'ouvrir jusqu'à la glace marine, et il y a de plus en plus de fonte chaque année. Je dissémine des informations concernant les prévisions jusqu'en 2020. Nous ne savons pas si cela est ou non le fait du changement climatique. Peut-être que le temps se rafraîchira d'ici quelques années.

**Le sénateur Zimmer :** J'aimerais poursuivre avec la question du sénateur Tkachuk au sujet du chargement et de la méthode d'inventaire selon laquelle c'est le premier qui entre qui est le premier qui sort. D'après ce que je comprends de nos entretiens des derniers jours, il y a un calendrier d'arrivée des navires. Si tel est le cas, les gros navires peuvent être confrontés à des tempêtes, des ouragans et ainsi de suite. Comment leur est-il possible de prévoir qu'ils arriveront à l'intérieur de telle ou telle fenêtre? S'agit-il pour eux d'accélérer ou de ralentir pendant une journée ou deux, et s'ils sont en retard, leur impose-t-on des pénalités?

**M. Stewart :** Ils accélèrent. Certaines lignes sont d'avis que ce qu'elles vendent, c'est la ponctualité. D'autres arrivent quand elles arrivent. On m'a dit qu'il peut vous en coûter jusqu'à 150 000 \$ par jour en combustible supplémentaire pour rattraper une journée perdue. Certaines dépenseront cet argent du fait de



has a penalty for being late but they have a berth guarantee. If they show up when they have committed to show up, they have a guarantee they will have a berth, they will have cranes and hopefully, they will have labour. If they show up late then they may or may not have a berth right away. Sometimes, ships will be at anchor because they were not there when they were supposed to be and somebody else has the berth but there is no financial penalty per se.

**Senator Zimmer:** The penalty is that they get on when they get on: they do not have a choice. If they are late, they take what is available.

**Mr. Stewart:** That is correct.

**Senator Mercer:** I will try to be quick. Tomorrow morning, we are going to Prince Rupert. What effect do you think the opening of the port at Prince Rupert will have on Vancouver? I want to extend the question to the problems we have been discussing with the railroads. Will opening the port compound the problems because we now have, hopefully, a busy port at Prince Rupert feeding into the same two railroads, or the same railroad actually.

**Mr. Strachan:** We commend the Port of Prince Rupert, the railroads and the government for getting the port up and running. We do not think that terminal, the first phase anyways, will be a real threat for taking business away from Vancouver because they have been targeting strictly U.S. cargo, so they say. That would be interesting, but I can tell you from our company's perspective, once our third berth is up and running we would like to compete for that U.S. cargo as well, as we do now. However, we do not have the capacity to entertain that sort of volume that is out there for U.S. destinations so we are not that concerned. Since it is that one railroad, we do pose an interesting question about how they will supply the rail cars for that area when they have a main line to Vancouver that they are competing with, and they do not seem to be matching that. I do not know what promises versus the reality will be of what they deliver. I would be concerned if they end up promoting that port to the extent that the rail carrier provides that port with better service than the Lower Mainland.

**Mr. Stewart:** I echo the comments about not seeing that port as a threat. I think it is part of the greater gateway strategy. I think it will be an interesting time if a year from now, the Port of Vancouver does not have rail cars again because of winter and the Port of Prince Rupert has rail cars because of winter. I ask you to cast your mind back to the Port of Halifax, which also is on the end of a single railroad and it happens to be the same single railroad. I tell people to be careful what they wish for because CN will eventually

l'importance qu'elles accordent à l'intégrité de leur calendrier. Je ne pense pas que quiconque se fasse imposer une amende du fait d'arriver en retard, mais il y a une garantie de poste d'accostage. Si le navire accoste dans les temps, alors il a une garantie de poste d'accostage, il aura les grues et, espère-t-il, il aura la main-d'œuvre. Et s'il se présente en retard, il pourrait très bien ne pas avoir tout de suite un poste d'accostage. Il arrive que des navires restent à l'ancre du fait de ne pas être arrivé au moment prévu et que quelqu'un d'autre ait occupé le poste d'accostage, mais il n'y a aucune pénalité financière à proprement parler.

**Le sénateur Zimmer :** La pénalité est que le navire accostera lorsqu'il le pourra; il n'a plus de choix. S'il est en retard, alors il prendra ce qui est disponible.

**M. Stewart :** C'est exact.

**Le sénateur Mercer :** Je tâcherai de faire vite. Demain matin, nous nous rendons à Prince Rupert. Quelle incidence aura selon vous sur Vancouver l'ouverture du port à Prince Rupert? J'aimerais élargir la question pour englober les problèmes dont nous avons discuté relativement aux chemins de fer. L'ouverture du port viendra-t-elle aggraver les problèmes, du fait qu'il y ait, on l'espère, un port achalandé à Prince Rupert, qui alimente les deux mêmes chemins de fer, ou en fait le même chemin de fer?

**M. Strachan :** Nous félicitons le port de Prince Rupert, les compagnies de chemin de fer et le gouvernement d'avoir lancé et ouvert ce port. Nous ne pensons pas que ce terminal, en tout cas pour ce qui est de la première phase, soit une réelle menace susceptible de reprendre de l'activité au port de Vancouver, car il cible strictement du fret américain, disent-ils. Ce serait intéressant, mais je peux vous dire qu'en ce qui concerne notre entreprise, une fois le troisième poste d'accostage fonctionnel, nous aimerions bien nous aussi être dans la course pour ces marchandises américaines, comme c'est déjà le cas. Cependant, nous n'avons pas la capacité d'absorber le genre de volume dont il est question pour les lieux de destination aux États-Unis, alors nous ne sommes pas si préoccupés que cela. Étant donné qu'il y a ce seul chemin de fer, nous nous posons une question intéressante quant à savoir comment il fournira les wagons pour cette région alors qu'il y a une ligne principale à Vancouver à laquelle il livre concurrence, et il ne semble pas pouvoir suivre. Je ne sais pas vraiment ce qu'il sera en mesure de livrer par rapport aux promesses faites. Cela m'inquiéterait si l'on finissait par promouvoir ce port dans une mesure telle que le transporteur ferroviaire assurerait à ce port un meilleur service que celui accordé au Lower Mainland.

**M. Stewart :** Je me ferais l'écho des commentaires que vous venez d'entendre quant au fait de ne pas envisager ce port comme étant une menace. Je pense que cela fait partie de la stratégie d'ensemble de la porte du Pacifique. Je pense que la situation sera intéressante si, d'ici un an, le port de Vancouver n'a pas de wagons de train à cause de l'hiver et que le port de Prince Rupert, lui, en a à cause de l'hiver. Je vous demanderais de repenser au port de Halifax, qui se trouve lui aussi à l'extrémité d'un seul chemin de fer, et il se trouve que c'est le même. Je dis aux gens

do what CN always does, which is what is in its best interests and if there is no competition it will be a problem there.

**Senator Mercer:** I am from Halifax so I appreciate the problem, but we also build rail cars in Trenton, Nova Scotia, and we would be happy to fill up the tracks with them. That is one question. In following up Senator Eyton's question, which I thought was a good one, asking about what government could do, you said to direct the railroads to more or less fix the system, and perhaps the government can become involved. Do you suggest that government, that is, taxpayers' dollars, help fix the infrastructure or the problem?

**Mr. Stewart:** I think there are places that government dollars for infrastructure are appropriate and I will give you some examples. I think that a great place for government money is for grade-separated crossings in urban areas where historic rail lines are starting to impact on the local movement of traffic. These crossings are something where the railway can rightly say, we are running a railroad here, we have been doing it for years and the urban areas have grown up around us: that is not our problem.

Local governments probably are not in a position to deal with that issue and it is something that is for the good of the greater Canadian community. In terms of the immediate crisis we are talking about, I do not think it is appropriate for government money to be invested. The shipping lines that call at Morley's terminals have instituted a congestion surcharge. I think it is not unreasonable to use that money or money like that to compensate the railway for delivering the empty cars that need to be delivered.

**Senator Mercer:** The final question is with my other hat on, as member of the Standing Senate Committee on Agriculture and Forestry. You talked about first in, first out, for imports. That practice does not seem to apply to exports. If I speak to farmers from Saskatchewan who grow pulse crops, lentils, peas, chickpeas, et cetera, and we grow them very well in the Prairies, particularly in Saskatchewan, the complaint of the farmers is that they are ready to ship but they do not seem to have any priority either for getting here or once they are here, leaving.

**Mr. Strachan:** If it is on a container from origin we, as terminals, do not want those exports arriving weeks in advance of the vessel they are targeted for. Typically, we work with the railroads who have been good about timing those exports to arrive on our dock to meet that week's ship, not two weeks out,

qu'il leur faut bien réfléchir à ce qu'ils veulent, car CN finira toujours par faire ce que fait CN, c'est-à-dire ce qui est dans son intérêt, et s'il n'y a pas de concurrence, alors il y aura un problème.

**Le sénateur Mercer :** Je viens de Halifax, alors je connais le problème, mais nous construisons également des wagons de train à Trenton, en Nouvelle-Écosse, et nous serions tout contents d'en remplir la voie ferrée. Voilà une question. Pour revenir sur la question du sénateur Eyton, qui était, je pense, très intéressante, et qui concernait ce que le gouvernement pourrait faire, vous avez dit qu'il y aurait peut-être lieu d'exiger que les compagnies de chemin de fer réparent plus ou moins le système et que le gouvernement intervienne peut-être. Entendez-vous par là que le gouvernement, c'est-à-dire l'argent des contribuables, devrait aider à corriger l'infrastructure ou le problème?

**M. Stewart :** Je pense qu'il y a des éléments d'infrastructure pour lesquels il serait approprié que le gouvernement consente des fonds, et je vais vous donner des exemples. Je pense qu'un investissement tout indiqué pour le gouvernement serait la construction d'ouvrages de franchissement étagés en zone urbaine, là où des lignes ferroviaires historiques commencent à avoir une incidence sur la circulation locale. Ces ouvrages sont des éléments au sujet desquels les compagnies de chemin de fer peuvent, à très juste titre, dire : « Nous exploitons un chemin de fer ici, nous le faisons depuis des années, et les centres urbains se sont développés autour de nous. Ce n'est pas notre problème ».

Les gouvernements locaux ne sont sans doute pas en mesure de s'occuper de choses du genre, et ce serait des investissements qui seraient bons pour la collectivité canadienne dans son ensemble. Pour ce qui est de la crise immédiate dont nous parlons, je ne pense pas qu'il soit approprié qu'y soient investis des deniers publics. Les lignes de navigation qui font escale dans les terminaux de Morley ont établi un supplément pour congestion. Je ne pense qu'il serait déraisonnable d'utiliser cet argent ou de l'argent en provenance de sources semblables pour dédommager les chemins de fer du fait de livrer les wagons vides requis.

**Le sénateur Mercer :** Je vais mettre mon autre chapeau, celui de membre du Comité sénatorial permanent de l'agriculture et des forêts, pour vous poser ma dernière question. Vous avez parlé de la formule du premier rentré, premier sorti pour les importations. Cette pratique ne semble pas s'appliquer aux exportations. Lorsque je m'entretiens avec des agriculteurs de la Saskatchewan qui cultivent des légumineuses à grain, lentilles, pois, pois chiche, et cetera, et nous en faisons une très bonne production dans les Prairies, et surtout en Saskatchewan, la plainte qu'ils ont est qu'ils sont prêts à expédier mais qu'ils ne semblent pas jouir de la moindre priorité pour ce qui est de faire transporter leur marchandise jusqu'ici, ou, une fois celle-ci arrivée, la voir repartir.

**M. Strachan :** Si la marchandise se trouve dans un conteneur du point d'origine, nous autres, exploitants de terminaux, ne voulons pas que cette marchandise destinée à l'exportation arrive des semaines avant le navire qui doit la recevoir. Typiquement, nous travaillons avec les chemins de fer, qui s'efforcent en règle

because that is not productive. If the cargo comes on a grain car then it is transloaded locally here. Similarly, I can only comment once it is loaded into a container here locally. That local transloader will send it to our docks in time for that ship, that week's vessels.

**Senator Mercer:** Grain is not the big issue. The problem with grain is, we do not receive a good enough price for it. The problem is other products like pulse in which the quality deteriorates as it sits in the container. Indeed, if it does not arrive on time in the Far East, the product is not as useful.

**Mr. Strachan:** I can only reemphasize that we accept the exports for the ships arriving that week, not in advance of arrival.

**Mr. Stewart:** Unless they are speaking of the existing crisis, but in general, what tends to happen in Vancouver is that a shipper will tentatively book with three or four shipping lines. Then, as they get closer to the actual date of shipment, they collapse that down to one and they will pick the one that happens to have empty containers available. They may be talking about the empty container supply issue but once it is here and is available to be loaded in a container, I cannot understand why they would tell them they cannot go to the terminals. That does not make any sense at all.

**The Chairman:** I have one last question. The federal government announced that the Pacific Gateway initiative is intended to increase the share for B.C. ports of West Coast container traffic from 9 per cent to 14 per cent by 2020. You seem confident that your terminals can be as productive as Asian ports. Do you think the Pacific Gateway port can attract more than 14 per cent of West Coast and North American container traffic?

**Mr. Stewart:** If you see what is happening with the environmental lobby in the L.A.-Long Beach area where they have gone beyond logic, I think there is a good chance cargo will come our way. I will give you an example. Burlington Northern Santa Fe Railway is attempting to build a near-dock intermodal facility. Currently, they have a million truck trips a year from the L.A.-Long Beach port to Hobart, 17 miles away. They want to build the facility four miles from the dock. By my crude calculation, that would take 13.8 million truck miles off the road and to me, that is a good environmental initiative. It is being blocked because the railway cannot come up with a zero-emission method of transporting those containers the extra four miles. Rather than accepting a 75-per-cent reduction, they will continue with the environmental problem they have for years to come. That kind of illogic is

générale pour faire coïncider l'arrivée sur nos quais de ces marchandises avec l'arrivée du navire de la semaine, au lieu de livrer la marchandise deux semaines à l'avance, ce qui n'est pas productif. Si la marchandise arrive dans un wagon à céréales, alors elle peut être transbordée localement ici. Je ne peux que vous parler du cas de figure où la marchandise est chargée ici, localement, dans un conteneur. Le grain sera alors livré à nos quais à temps pour le navire, le navire de la semaine.

**Le sénateur Mercer :** Ce n'est pas le grain qui est le gros problème. Le problème avec le grain est que nous n'obtenons pas pour lui un prix suffisamment intéressant. Le problème est que d'autres produits, comme les légumineuses, voient leur qualité se détériorer s'ils restent dans un conteneur qui ne bouge pas. En fait, si le produit n'est pas livré à temps en Asie, alors il ne sera pas aussi utile.

**M. Strachan :** Je ne peux qu'insister de nouveau sur le fait que nous acceptons les exportations pour les navires arrivant dans la semaine, mais non pas en avance.

**M. Stewart :** À moins que les producteurs ne parlent de la crise actuelle, mais, de façon générale, la manière dont cela se passe à Vancouver est qu'un expéditeur réservera provisoirement avec trois ou quatre lignes maritimes. Puis, au fur et à mesure qu'approche la véritable date d'expédition, l'éventail se resserre et l'expéditeur choisira la ligne qui se trouve à avoir plusieurs conteneurs vides. Les cultivateurs parlent peut-être du problème des conteneurs vides, mais une fois la marchandise arrivée et prête à être chargée dans un conteneur, je ne comprends pas pourquoi on leur dirait qu'ils ne peuvent pas aller aux terminaux. Cela ne tient pas debout.

**La présidente :** J'aurai une dernière question. Le gouvernement fédéral a annoncé que l'initiative de la porte du Pacifique a pour objet d'augmenter la part des ports de la Colombie-Britannique du trafic conteneurs de la côte ouest, la faisant passer de 9 à 14 p. 100 d'ici à l'an 2020. Vous semblez convaincus que vos terminaux pourront être aussi productifs que les ports asiatiques. Pensez-vous que le port de la Porte du Pacifique pourra s'attirer plus de 14 p. 100 du trafic conteneurs de la côte ouest et nord-américain?

**M. Stewart :** Si vous regardez ce qui se passe avec le lobby environnemental dans la région de L.A.-Long Beach, où les choses dépassent l'entendement, je pense qu'il y a de bonnes chances que des marchandises viendront par chez nous. Je vais vous donner un exemple. La Burlington Northern Santa Fe Railway tente présentement de construire près des quais des installations intermodales. À l'heure actuelle, elle enregistre chaque année un million de voyages-camion du port de L.A.-Long Beach jusqu'à Hobart, à une distance 17 milles. Elle veut construire ses installations à quatre milles du quai. Selon mes calculs très élémentaires, cela enlèverait quelque 13,8 millions de milles-camion des routes, ce qui est, pour moi, une bonne initiative environnementale. Or, cette initiative est en train d'être bloquée, la compagnie de chemin de fer ne parvenant pas à trouver une méthode de transport à émission zéro de ces

becoming more and more predominant there, and I think that sort of thing will help us grab a bigger share.

**The Chairman:** Do you have any —

**Mr. Strachan:** Was your question, in what period of time would be able to accommodate that growth?

**The Chairman:** In 2020.

**Mr. Stewart:** I think a big part of that question goes back to taking expansion projects from drawing board to fruition. The Pacific Gateway initiative is a huge part of it, but again if we build the sink and we have the tap on, that drain must be flowing and the rest is history, our current history, but I think we can be competitive.

**The Chairman:** You are confident that you will be?

**Mr. Strachan:** Yes.

**The Chairman:** Thank you, gentlemen, for the interesting contribution you have made to our study. We are pleased that you accepted our invitation to come here this morning.

We are pleased to have with us from Western Transportation Advisory Council Ruth Sol, who is President, and Lisa Baratta is the Manager, Corporate Services. We have also David Colledge, of Colledge Transportation Consulting, Inc. We will hear from Ms. Sol first and our witnesses have been here for a while so they know how things operate here. Welcome to our committee.

**Ruth Sol, President, Western Transportation Advisory Council:** We thank you for the opportunity to appear before you to comment on issues surrounding containerized traffic using Canadian ports.

As the chair mentioned, my colleague, Lisa Baratta, and I represent the Western Transportation Advisory Council, WESTAC. We are a unique group. We are a trade association made up of competing parties in Western Canadian transportation. Our members are CEOs, presidents, labour leaders and ministers. We represent the carriers across modes, so in the railways we have Canadian National, Canadian Pacific, Burlington Northern and Southern Railway of British Columbia.

We have the ports and terminals: ports of Vancouver, Fraser River, Nanaimo, Prince Rupert and on the Great Lakes, Thunder Bay. Some of the container and bulk terminals are DP World, who was just at the table, Neptune Bulk Terminals and Western Stevedoring.

conteneurs sur les quatre milles supplémentaires. Au lieu d'accepter une réduction de 75 p. 100, les gens continueront pendant des années encore de subir le problème environnement existant. Ce genre d'illogisme devient de plus en plus courant dans ces coins-là, et je pense que ce genre de chose nous aidera à saisir une plus grosse part.

**La présidente :** Auriez-vous encore quelque...

**M. Strachan :** Votre question visait-elle à savoir d'ici combien de temps nous serions en mesure d'absorber une telle croissance?

**La présidente :** En l'an 2020.

**M. Stewart :** Je pense qu'une grosse partie de cette question nous ramène à l'idée de livrer les projets d'expansion depuis la planche à dessin jusqu'à leur pleine réalisation. L'initiative de la Porte du Pacifique en représente une grosse partie, mais, encore une fois, si nous construisons l'évier et ouvrons le robinet, le drain doit être fonctionnel, et le reste, c'est de l'histoire, notre histoire d'aujourd'hui, mais je pense que nous pouvons être concurrentiels.

**La présidente :** Êtes-vous confiants dans votre capacité d'être concurrentiels?

**M. Strachan :** Oui.

**La présidente :** Merci, messieurs, de l'intéressante contribution que vous avez faite à notre étude. Nous sommes heureux que vous ayez accepté notre invitation de venir comparaître devant nous ici ce matin.

Nous avons maintenant le plaisir d'accueillir parmi nous, Ruth Sol, présidente du Western Transportation Advisory Council, et Lisa Baratta, directrice des Services généraux, ainsi que David Colledge, de chez Colledge Transportation Consulting, Inc. Nous commencerons par entendre Mme Sol, et nos témoins sont ici depuis quelque temps déjà, et ils savent donc comment les choses fonctionnent avec nous. Bienvenue au comité.

**Ruth Sol, présidente, Western Transportation Advisory Council :** Merci de l'occasion qui nous est ici donnée de comparaître devant vous au sujet de questions entourant le trafic conteneurisé dans les ports canadiens.

Comme l'a mentionné la présidente, ma collègue, Lisa Baratta, et moi-même représentons le Western Transportation Advisory Council, ou WESTAC. Nous sommes un groupe tout à fait unique. Nous sommes une association professionnelle composée de sociétés concurrentes qui sont actives dans les transports dans l'Ouest du Canada. Comptent parmi nos membres des PDG, des présidents, des dirigeants syndicaux et des ministres. Nous représentons les transporteurs de tous les modes. Ainsi, du côté des chemins de fer, nous avons le Canadien National, le Chemin de fer Canadien Pacifique, la Burlington Northern Railway Company et la Southern Railway of British Columbia.

Nous avons les ports et les terminaux : les ports de Vancouver, de Fraser River, de Nanaimo, de Prince Rupert et, sur les Grands Lacs, de Thunder Bay. Comptent parmi les terminaux à conteneurs et les terminaux vraciers DP World, dont vous avez tout juste entendu un porte-parole, ainsi que Neptune Bulk Terminals et Western Stevedoring.

What makes us unique is that we also have the labour unions. We have the Teamsters, the longshoremen, the grain handlers and the deck officers. We have some of the shippers — Canadian Tire, Shell Canada and the Canadian Wheat Board — and three levels of government: the federal, three provincial and the two territorial transport ministers; the Greater Vancouver Regional District that covers the 22 municipalities in this area; and the Greater Vancouver Transportation Authority, or TransLink. We have members in all four western provinces, the two northern territories and we have four members in the Great Lakes area. We are often asked if there is an EASTAC and the answer to that is no.

Our mission is to be a credible, balanced Western Canadian voice that promotes collective action to achieve supply chain excellence. Our concern is effective transportation in Western Canada because we are here to serve the business of the whole country and increasingly, North America. As you might imagine, with the diversity of the group that sits around our table, consensus is sometimes elusive, but when we do come together and we agree on something, it is a powerful forum.

Now, first and most sincerely, I want to compliment both the previous government and the new government on taking the strategic approach to Asia Pacific Gateway and corridors. It is a powerful concept. It extends beyond physical infrastructure, although that is important, but if we implement the concept well it will raise our image in global markets and it will produce an outcome that we can replicate in other parts of the country. At the same time, gateways and corridors should be developed as part of a larger piece, a national vision, an integrated system with good policies and a means of funding, a grand plan of interdependent supply chains, but we are not there yet.

I would like to talk about two areas, the first is policy and the second is money. First and most important is policy. In the best-case scenario, the private sector determines that there is a business case and it goes out there and makes an investment to build a gateway. The government's goal, I suggest, is to ensure that, to the extent possible, it removes obstacles to private sector investment through supportive policy. What are the policies? First is the Canada Transportation Act and I am talking specifically about the shipper rail protection provision. That act was reviewed in 2001 by an expert panel under Brian Flemming's leadership. Excellent work was done there but the changes have not been made. We urge the government to make its decision, and get on with making whatever changes are necessary. Years have gone by and the uncertainty over the outcome still hangs over everyone's head. I liken it to two teams out on the field playing a game and we tell them the rules will come later.

Ce qui nous rend unique est que nous comptons également parmi nos membres les syndicats. Nous avons les Teamsters, les débardeurs, les manutentionnaires de grains et les officiers de pont. Nous avons également certains des expéditeurs — Canadian Tire, Shell Canada et la Commission canadienne du blé — et trois niveaux de gouvernement : le ministre fédéral des Transports, ainsi que les ministres des Transports de trois provinces et des territoires; le Greater Vancouver Regional District, qui englobe les 22 municipalités de la région; et la Greater Vancouver Transportation Authority, ou TransLink. Nous comptons des membres dans les quatre provinces de l'Ouest et les deux Territoires du Nord et nous avons également quatre membres dans la région des Grands Lacs. On nous demande souvent s'il existe un EASTAC, c'est-à-dire notre pendant dans l'Est, et la réponse est que non.

Notre mission est d'être une voix crédible et équilibrée de l'Ouest canadien et qui favorise l'action collective en vue d'atteindre l'excellence dans toute la chaîne d'approvisionnement. Notre souci est le transport efficace dans l'Ouest canadien, car nous sommes ici pour servir le pays tout entier et, de plus en plus, l'Amérique du Nord. Comme vous pouvez l'imaginer, compte tenu de la diversité du groupe ici réuni autour de cette table, le consensus n'est pas toujours possible, mais lorsque nous parvenons à nous entendre sur quelque chose, nous sommes une puissante tribune.

Je tiens tout d'abord à féliciter très sincèrement l'ancien gouvernement et le nouveau gouvernement d'avoir adopté l'approche stratégique à l'égard de la Porte et des Corridors de l'Asie-Pacifique. Il s'agit d'un concept puissant. Cela s'étend au-delà de l'infrastructure physique, bien que celle-ci soit importante; mais si nous mettons en œuvre le concept comme il se doit, cela rehaussera notre image sur les marchés mondiaux et livrera des résultats que nous pourrions reproduire dans d'autres régions du pays. En même temps, les portes et corridors devraient être développés dans le cadre d'une vision nationale plus vaste, d'un système intégré assorti de bonnes politiques et de mécanismes de financement, d'un vaste plan de chaînes d'approvisionnement interdépendantes, mais nous n'en sommes pas encore là.

J'aimerais parler de deux aspects, le premier étant celui des politiques et le deuxième celui de l'argent. Le premier, le plus important, est la politique. Dans le scénario de meilleure réussite, le secteur privé détermine qu'il y a un potentiel et il se lance et consent un investissement en vue de la construction d'une passerelle. L'objectif du gouvernement, selon moi, est de veiller à ce que, dans la mesure du possible, il lève les obstacles à l'investissement du secteur privé par le biais de politiques favorables. Que sont des politiques favorables? Premièrement, il y a la Loi sur les transports au Canada, et je veux parler tout particulièrement de la disposition relative à la protection des expéditeurs ferroviaires. Cette loi a été revue en 2001 par un groupe d'experts dirigé par Brian Flemming. Il en est ressorti un excellent travail, mais les changements n'ont pas été apportés. Nous encourageons le gouvernement à prendre sa décision et à effectuer les changements qui s'imposent. Des années se sont

That kind of uncertainty paralyzes the willingness to invest in and to plan for the future. My membership would not want me to say what ought to change. You can tell that by the diversity, but I suggest that as long as there is some middle ground reached and then enacted as legislation, the shippers and carriers will be able to plan for the uncertainties of the marketplace, rather than the policy-maker.

The second policy is the Canada Marine Act, the act that governs port authorities in this country. It was reviewed again by an expert panel, the act's shortcomings were laid out and they were widely agreed upon by port stakeholders right across the piece. Nothing has happened. Concerns about the ability of ports to fund their growth plans are widely known.

On the positive side, the government is to be commended for its initiative in setting in motion the activities to create a single port entity in the Greater Vancouver area. We never imagined it could happen so quickly. It looks now like it will be months rather than years and that is an excellent policy development.

The third area, and I bet you have heard this over and over, is environmental approvals of the port-related projects. Delays in obtaining the approvals add costs, create uncertainty and can potentially destroy the business case of some projects. Government leadership is needed to provide sufficient government staff resources to guarantee timely, stringent, environmental reviews that meet both the public's and the investors' needs.

The fourth area is both about policy and money. It relates to border flows. The federal government has demonstrated good efforts to expedite cross-border trade and travel. The work has been positive and that effort needs to be sustained. The government has championed a variety of initiatives, and we want that work to continue. Any successful system of container traffic gateways and corridors must be linked to the other routes and systems, and that includes the airport gateways.

Canada's programs that are comparable to the free-trade zone programs in other nations are an area of concern. Canada has two programs: one relates to GST and the other relates to duty. The programs are scarcely used. Some 30 companies in total used them in the most recent year that the data is available because the programs are restrictive, cumbersome and poorly promoted.

écoulées et l'incertitude quant aux retombées plane toujours sur la tête de tout un chacun. C'est comme s'il y avait deux équipes sur le terrain, engagées dans une partie, et que nous leur disions que les règles viendraient plus tard. Ce genre d'incertitude paralyse la volonté d'investir et de planifier pour l'avenir. Les membres du groupe que je représente ne voudraient pas que je dise ce qui doit changer. Vous le devineriez d'après leur diversité, mais je dirais néanmoins que tant et aussi longtemps qu'il y a un moyen terme, suivi de l'adoption de lois, les expéditeurs et les transporteurs seront en mesure de planifier pour les incertitudes du marché, plutôt que celles du décideur.

La deuxième politique est la Loi maritime du Canada, qui régit les administrations portuaires dans ce pays. Celle-ci a, elle aussi, été examinée par un groupe d'experts, les lacunes de la loi ont été exposées et elles font l'objet d'un large consensus de la part de tous les intervenants portuaires. Rien n'en est ressorti. Les préoccupations quant à la capacité des ports de financer leurs plans de croissance sont largement connues.

Du côté positif, le gouvernement doit être félicité de son initiative visant à enclencher des activités en vue de la création d'une seule entité portuaire dans la région métropolitaine de Vancouver. Nous n'avions jamais imaginé que cela puisse se faire aussi rapidement. Il semble aujourd'hui que cela va demander des mois plutôt que des années, ce qui est une merveilleuse issue politique.

Le troisième volet, et je suis prête à parier que vous l'avez entendu maintes et maintes fois répéter, est celui des approbations environnementales pour les projets liés aux ports. Les retards dans l'obtention d'approbations ajoutent des coûts, amènent l'incertitude et peuvent, dans le cas de certains projets, détruire l'analyse de rentabilisation. Le leadership du gouvernement est nécessaire pour assurer les ressources de personnel gouvernemental requises pour garantir les examens environnementaux stricts et opportuns que requièrent les besoins du public et des investisseurs.

Le quatrième aspect est celui de la politique et de l'argent. Il est question ici des flux frontaliers. Le gouvernement fédéral a déployé de bons efforts en vue d'accélérer le commerce et les déplacements transfrontaliers. Ce travail a été positif et cet effort doit être maintenu. Le gouvernement s'est fait le champion d'une variété d'initiatives, et nous souhaitons que ce travail se poursuive. Tout système réussi de portes et de corridors pour conteneurs doit être rattaché à d'autres routes et systèmes, y compris points de passage aéroportuaires.

Les programmes du Canada qui sont comparables aux programmes de zone de libre-échange dans d'autres pays sont un sujet de préoccupation. Le Canada a deux programmes : l'un concerne la TPS et l'autre la douane. Ces programmes sont rarement invoqués. Quelque 30 entreprises au total les ont utilisés dans la dernière année pour lesquelles des données sont disponibles, car ces programmes sont restrictifs, lourds et mal promus.

In the U.S. in 2004 through their free-trade zone areas and rules, some 2300 companies used those rules. They were able to handle US\$225 billion in merchandise and employ 330,000 people. Such programs increase cargo export volumes, they generate employment and income and they could support what we are trying to do here in the gateway. An Intervista Consulting study that was done two years ago for the Canadian Airports Council analyzes the problems in detail and I will leave a copy of that report. It is complex but the area is important.

The fifth policy area relates to human resources and will be discussed by Ms. Baratta shortly.

Despite good policy there will be areas where obstacles remain and which the private sector is not willing to step forth and solve. The government must lead in these areas, financing solutions to the biggest bottlenecks and obstacles. The priority is for government investment to be where it can have the biggest hit. Government investment is my tax dollars at work, and the government needs to leverage the participation of others in the supply chain as much as possible. I have a couple of examples. The government funded the forecasting work that was done by my organization last year, and it helped us to validate the growth and reduce the risk for the private-sector investors. The federal money in the container terminal in Prince Rupert is a catalyst for the development there. Another potential area of investment is in the projects to reduce the number of level-grade crossings in this country particularly in the communities that are negatively impacted by growth in the container business. I am sure you have heard of these projects. Community opposition can be severe, particularly here in Vancouver. I am not as familiar with other areas but alleviating the underlying cause of the problem is highly desirable. Finally, large-scale anchor projects such as the South Fraser Perimeter Road are probably candidates for federal financial support as well.

I want to make a final comment about containers. Ideally, all containers are filled whether they are coming in or going out. The same applies to all trucks, ships, rail cars and cargo planes. The composition of the traffic and its originating point may mean that there are empty moves. As well, we should remember that what we export, not what we import, earns our GDP and these products often move in bulk form.

In summary, the government is urged to make policy changes a top priority. It is also urged to continue the assistance with validating the growth forecasts, reducing the risk for all who would like to invest in the gateways and corridors and to fund

Aux États-Unis, en 2004, grâce aux zones et règles en matière de libre-échange, quelque 2 300 entreprises ont utilisé les règles en vigueur. C'est ainsi que l'on a pu traiter des marchandises d'une valeur de 225 milliards de dollars US et employer 330 000 personnes. De tels programmes augmentent les volumes d'exportations de fret, multiplient les emplois et les revenus et pourraient appuyer ce que nous essayons de faire ici dans le cadre de la porte d'entrée. Une étude d'Intervista Consulting, effectuée il y a deux ans pour le compte du Conseil des aéroports du Canada, analyse les problèmes en détail, et je vais vous remettre copie de ce rapport. Cette question est complexe, mais elle est importante.

Le cinquième volet politique concerne les ressources humaines, et Mme Baratta en discutera d'ici quelques instants.

En dépit d'une bonne politique, il y aura des domaines dans lesquels des obstacles demeureront, obstacles que le secteur privé ne sera pas prêt à affronter et à résoudre. C'est le gouvernement qui doit prendre les choses en main dans ces domaines, finançant des solutions aux plus gros goulots d'étranglement et obstacles. La priorité est que l'investissement gouvernemental se fasse là où il aura la plus grande portée. Les investissements gouvernementaux, c'est l'argent des contribuables au travail, et le gouvernement doit, dans toute la mesure du possible, rechercher l'effet multiplicateur de la participation d'autres à la chaîne d'approvisionnement. J'aurais quelques exemples à vous donner. Le gouvernement a financé le travail de prévisions qui a été effectué l'an dernier par mon organisation, et il nous a aidés à valider la croissance et à réduire le risque pour les investisseurs privés. L'investissement fédéral dans le terminal à conteneurs à Prince Rupert a été un catalyseur pour le développement local. Un autre secteur d'investissement potentiel serait celui de projets visant à réduire le nombre de passages à niveau dans ce pays, surtout dans les localités qui subissent des conséquences néfastes du fait de la croissance du trafic conteneurs. Je suis certaine que vous avez entendu parler de ces projets. L'opposition de la part de la collectivité peut être vive, surtout ici, à Vancouver. Je connais moins la situation pouvant exister ailleurs, mais il serait très souhaitable d'atténuer la cause sous-jacente du problème. Enfin, des projets-pôles de grande envergure, comme par exemple la route périphérique South Fraser Perimeter Road, seraient sans doute eux aussi des candidats pour un soutien financier fédéral.

J'aimerais faire un dernier commentaire au sujet des conteneurs. Idéalement, tous les conteneurs devraient être pleins dans les deux sens. Il en est de même pour tous les camions, navires, wagons ferroviaires et avions-cargos. La composition du trafic et le point d'origine peuvent être tels qu'il se fait des déplacements à vide. Il nous faut par ailleurs nous rappeler que c'est ce que nous exportons, et non pas ce que nous importons, qui contribue à notre PIB, et ces produits sont souvent transportés en vrac.

En résumé, nous exhortons le gouvernement à faire des changements en matière de politiques une question prioritaire. Nous l'exhortons également à maintenir son aide en validant les prévisions de croissance, en réduisant le risque pour tous ceux

those projects that leverage the participation of other parties and target the biggest obstacles to growth in the container freight traffic.

We wish you much success in finding answers to how to increase capacity and improve competitiveness. Ms. Baratta will now discuss human resources as they apply to your container study.

**Lisa Baratta, Manager, Corporate Services, Western Transportation Advisory Council:** Thank you, Madam Chairman, and senators. Ruth Sol has spoken to you about two pillars supporting competitiveness, policies and investments. I want to turn now to the third pillar, human resources. Fantastic infrastructure, operating policies and even rail cars will mean nothing without people to run the system. The transportation industry is not immune to the labour shortage problem faced by other sectors: construction, health care and oil sands development. The industry will need to recruit and train tens of thousands of workers across Canada in the next ten years not only to replace the retiring workers but also to expand the workforce to handle the increase in traffic volumes for container imports and break bulk exports.

Transportation is not like other industries, though. If a mine has a labour shortage the mine stops operating. If General Motors has a shortage it shuts down its factory. If transportation has a problem trade stops. We all witnessed the problems a few weeks back during the recent CN conductors strike. I am sure Paul Landry of the B.C. Trucking Association spoke to you yesterday about the severe driver shortage. Other sectors of transportation face similar shortages. By 2010 there is a need for 1,800 longshoremen in B.C. alone to replace the nearly 1,000 workers set to retire, plus another 800 to ensure we have enough people to handle the projected growth and demand for the gateway. On the rail side, 50 per cent of the workforce will be eligible to retire in the next five years. That is not long. On the water side, for example, people that run the tugboats will be needed desperately. The average age of officers on this coast is 54 years old. These people are not easily replaced. It takes, literally, years of training to obtain enough sea time, enough experience and the necessary skills and certificates to operate these vessels in the challenging West Coast waters.

qui sont désireux d'investir dans les portes et corridors, et en finançant les projets qui bénéficient de l'effet multiplicateur de la participation d'autres parties, et qui ciblent les plus gros obstacles à la croissance du trafic du fret conteneurisé.

Nous vous souhaitons bonne chance dans votre quête de solutions permettant d'accroître la capacité et d'améliorer la compétitivité. Mme Baratta va maintenant traiter des ressources humaines dans le contexte de votre étude sur le trafic conteneurs.

**Lisa Baratta, directrice, Services généraux, Western Transportation Advisory Council :** Merci, madame la présidente, mesdames et messieurs les sénateurs. Ruth Sol vous a parlé de deux piliers qui appuient la compétitivité, les politiques et les investissements. J'aimerais pour ma part aborder maintenant le troisième pilier, soit les ressources humaines. De fantastiques infrastructures, politiques d'exploitation et même wagons ferroviaires ne donneront rien en l'absence du personnel requis pour faire tourner le système. Le secteur des transports n'est pas à l'abri du problème de pénurie de main-d'œuvre auquel se trouvent confrontés d'autres secteurs : la construction, les soins de santé et l'exploitation des sables bitumineux. Le secteur des transports devra recruter et former des dizaines de milliers de travailleurs partout au Canada au cours des dix prochaines années, ce non seulement pour remplacer les travailleurs qui partiront à la retraite, mais également pour grossir l'effectif afin d'être en mesure d'absorber l'augmentation des volumes de trafic pour les importations en conteneurs et les exportations de marchandises diverses.

Le transport n'est cependant pas comme les autres industries. Si une mine vit une pénurie de main-d'œuvre, alors elle stoppe ses opérations. Si la société General Motors connaît une pénurie, elle ferme son usine. Si les transports connaissent un problème, alors le commerce cesse. Nous avons tous été témoins des problèmes survenus il y a quelques semaines lors de la grève des chefs de train de CN. Je suis certaine que Paul Landry, de la B.C. Trucking Association, vous a entretenus hier de la très grave pénurie de camionneurs. D'autres secteurs des transports se trouvent confrontés à des pénuries semblables. D'ici l'an 2010, il faudra, dans la seule province de la Colombie-Britannique, 1 800 débardeurs de plus pour remplacer les 1 000 travailleurs qui prendront leur retraite et pour compter sur 800 de plus pour que nous ayons un personnel suffisant pour absorber la croissance et la demande projetées pour la porte de l'Asie-Pacifique. Du côté ferroviaire, 50 p. 100 des travailleurs deviendront admissibles à la retraite au cours des cinq prochaines années. C'est pour tout de suite. Du côté maritime, par exemple, l'on aura désespérément besoin d'équipages pour les bateaux remorqueurs. L'âge moyen des officiers travaillant le long de la côte est de 54 ans. Il n'est pas facile de remplacer ces personnes. Il faut, littéralement, des années de formation pour accumuler suffisamment de temps en mer, d'expérience, ainsi que les compétences et certificats nécessaires pour piloter ces bateaux dans les eaux difficiles de la côte ouest.



Not all the shortages will be in the trades areas. Management positions must also be filled. There will also be shortages in government as well. Transport Canada has spoken at some of our events about the human resources shortages it will also face. These jobs that need to be filled are good family-supporting jobs, the type of job that will enable people to buy a home even here in the high-priced Lower Mainland. Many jobs start at around \$40,000 per year and some exceed \$100,000.

The transportation industry is not a top-of-mind employer for most Canadians, especially among youth. Individual operating companies understandably have done a poor job of marketing the opportunities. They are much more focused on their individual operations and are concerned that any efforts in this area would also help their competitors.

A package before you is about a project that WESTAC has been involved in. Through support from Transport Canada, we have developed a website to inform youth about the variety of well-paying jobs in transportation across all modes and levels. It is called [transpocity.ca](http://transpocity.ca). This website is unlike other career sites that talk about the national occupational classification of skills. It is youth-friendly. It is bright green, it plays annoying music and it has videos of workers talking about the good and the bad parts of their jobs. I am also proud to say we have a completely parallel site in French, [transpoville.ca](http://transpoville.ca). We travelled to Quebec and interviewed workers in French for the videos: the videos are not dubbed. Again, we want to thank Transport Canada for their financial support.

In the last year the website obtained more than one million hits, indicating growing interest in transportation careers. WESTAC continues to receive positive feedback from youth, teachers and industry about the site and has been asked numerous times to make presentations and attend career events by educators. While we recognize that establishing a website that increases awareness of transportation careers is one step in the process to ensure the transportation industry has its necessary skilled employees to move through the gateway, having a website is not enough.

A sustained marketing effort is required. This area calls for greater federal government leadership and, yes, by leadership I mean more money. If the transportation sector is unable to staff its operations to handle burgeoning trade, Canada's economy will suffer. We will not be able to move

Les pénuries de main-d'œuvre ne se limiteront pas aux métiers. Les postes de cadres devront eux aussi être comblés. Il y aura également des pénuries dans la fonction publique. Transports Canada a déjà, à l'occasion de certains des événements que nous avons organisés, parlé des pénuries de main-d'œuvre qu'il connaîtra lui aussi. Ces emplois qui devront être comblés sont de bons emplois, rémunérés selon les besoins des familles, des emplois permettant aux gens de s'acheter une maison, même ici dans le Lower Mainland, où les prix sont très élevés. Le salaire à l'embauche pour beaucoup de ces postes est d'environ 40 000 \$ par an, et certains salaires dépassent les 100 000 \$.

L'industrie des transports n'est pas le premier employeur potentiel qui vienne à l'esprit de la plupart des Canadiens, surtout du côté des jeunes. Il est vrai, et cela se comprend, que de nombreuses entreprises ont fait un piètre travail de commercialisation des possibilités pouvant y exister. Elles sont beaucoup plus axées sur leurs opérations particulières et craignent que tout effort en la matière vienne également rendre service à leurs concurrents.

On vous a distribué de la documentation au sujet d'un projet auquel participe WESTAC. Grâce à une aide consentie par Transports Canada, nous avons élaboré un site web pour informer les jeunes au sujet de toute une gamme d'emplois bien rémunérés existant dans tous les modes de transport et à tous les niveaux. Cela s'appelle [TranspoVille.ca](http://TranspoVille.ca). Ce site web est très différent des autres sites d'information sur les choix de carrière qui parlent de la Classification nationale des professions. Il a été conçu pour les jeunes. Il est de couleur vert clair, il est agrémenté de musique irritante et il présente des vidéos de travailleurs qui parlent des bons et des mauvais côtés de leur emploi. Je suis fière de dire que nous avons des sites parallèles dans les deux langues officielles, [TranspoVille.ca](http://TranspoVille.ca), en français, et [TranspoCity.ca](http://TranspoCity.ca), en anglais. Nous nous sommes rendus au Québec et avons interviewé des travailleurs en français pour les vidéos : nous n'avons pas recouru au doublage. Nous tenons à remercier de nouveau Transports Canada de son appui financier.

Au cours de l'année écoulée, le site a enregistré plus d'un million de requêtes, ce qui témoigne d'un intérêt croissant à l'égard de carrières dans le domaine des transports. WESTAC continue de recevoir de la rétroaction positive de la part de jeunes, d'enseignants et de l'industrie elle-même au sujet de ce site et des éducateurs nous ont plusieurs fois déjà demandé de faire des présentations et de participer à des salons des carrières. Bien que nous convenions que la création d'un site web qui sensibilise les gens au choix de carrière qu'offrent les transports soit une étape dans le processus pour veiller à ce que l'industrie des transports compte les employés qualifiés dont on a besoin pour exploiter la porte de l'Asie-Pacifique, l'exploitation d'un site ne suffit pas.

Un effort de commercialisation soutenu est nécessaire. Cela requiert un plus grand leadership de la part du gouvernement fédéral et, oui, par leadership, j'entends une plus grande participation financière. Si le secteur des transports n'est pas en mesure de doter ses opérations du personnel requis pour absorber

the auto parts and finished automobiles; we will not be able to export our farmers' crop; and, as consumers, we will not have access to all the goods arriving from Asia.

WESTAC recommends that the federal government be more involved in promoting transportation careers to youth. An investment in marketing efforts will pay large dividends and will help ensure that Canada has the necessary human resources to develop and remain competitive.

**David Colledge, Colledge Transportation Consulting, Inc., as an individual:** Madam Chairman and senators, thank you for inviting me today and welcome to Vancouver. It is particularly gratifying to see the important work your committee is doing with respect to container issues. I thought it might be useful to outline what I see as the federal government's role in advancing the B.C. Ports Strategy, mainly from a policy perspective. This strategy is relevant to your work, given that one of the key objectives of this strategy is to maximize Asia-Pacific container traffic growth opportunities. Success will require all partners to work together, all levels of government and the private sector, to establish a large-scale co-ordinated approach to capacity expansion. This expansion will ensure we keep pace with the container volume increases and at the same time accommodate our resource exporters that share the same transport system and, by the way, which account for the majority of the economic benefits to this country.

The leadership shown by port officials in the B.C. government led to my company's work over the past five years in preparing several closely related reports, including the B.C. Ports Strategy, the B.C. Ports Competitive Profile and also related work on the Pacific Gateway Strategy Action Plan, which has evolved into the federal government's Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative.

Progress has been made on the port's file. However, there is still a lot more to do. I do not think our international trade partners and shippers see Canada as acting quickly enough, or taking bold enough steps to expand capacity across the entire supply chain, from origin to destination. Efficient, integrated and timely transportation underpin today's tight global production networks. Production has shifted to economies with comparative cost advantages and has put huge pressure on our domestic manufacturers and on transportation. Logistics are now far more complex and supply chains are longer, often crossing several international borders before distributing goods to final market. Competition

le commerce florissant, alors l'économie canadienne en souffrira. Nous ne serons pas en mesure d'assurer le transport des pièces automobiles et des automobiles assemblées; nous ne pourrions pas exporter les récoltes de nos agriculteurs; et, en tant que consommateurs, nous n'aurons pas accès à tous les produits en provenance de l'Asie.

WESTAC recommande que le gouvernement fédéral intervienne plus directement dans la promotion auprès des jeunes de carrières dans les transports. Un investissement dans des efforts de sollicitation serait très fructueux et aiderait le Canada à veiller à ce qu'il possède les ressources humaines nécessaires pour alimenter le développement et demeurer concurrentiel.

**David Colledge, Colledge Transportation Consulting, Inc., à titre personnel :** Madame la présidente, mesdames et messieurs, merci de m'avoir invité à comparaître aujourd'hui, et bienvenue à Vancouver. Il est particulièrement gratifiant de voir l'important travail que fait votre comité au sujet du transport conteneurisé. J'ai pensé qu'il serait peut-être utile que j'esquisse ce que je vois comme étant le rôle du gouvernement fédéral dans l'avancement de la B.C. Ports Strategy, du point de vue surtout des politiques. Cette stratégie a sa pertinence dans le cadre de votre travail, étant donné que l'un de ses principaux objectifs est de maximiser les possibilités de croissance du trafic conteneurs de l'Asie-Pacifique. Pour réussir, il faudra que tous les partenaires travaillent ensemble, à tous les niveaux du gouvernement et du secteur privé, pour établir une approche coordonnée à grande échelle de l'expansion de la capacité. Cette expansion nous assurera de pouvoir suivre le rythme des augmentations du volume du transport conteneurisé tout en satisfaisant nos exportateurs de ressources, qui partagent le même système de transport et qui, soit dit en passant, représentent la majorité des avantages économiques qui reviennent au pays.

Le leadership manifesté par les responsables des ports au sein du gouvernement de la Colombie-Britannique a amené mon entreprise à œuvrer au cours des cinq dernières années à la préparation de plusieurs rapports très étroitement liés, dont B.C. Ports Strategy, B.C. Ports Competitive Profile, ainsi que des travaux connexes sur le Pacific Gateway Strategy Action Plan, qui a évolué pour devenir l'initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique du gouvernement fédéral.

Des progrès ont été faits du côté du dossier des ports. Cependant, il reste encore beaucoup à faire. Je ne pense pas que nos expéditeurs et partenaires commerciaux internationaux considèrent que le Canada intervienne avec la rapidité voulue, ni en prenant les initiatives courageuses nécessaires pour élargir la capacité à l'échelle de la chaîne d'approvisionnement tout entière, depuis le lieu d'origine jusqu'au lieu de destination. Des transports efficaces, intégrés et dans les temps sont le pilier même des réseaux de production mondiaux, qui sont aujourd'hui très serrés. La production s'est déplacée vers les économies présentant des avantages sur le plan des coûts, ce qui a exercé des pressions énormes sur les manufacturiers canadiens et sur le

is intense to capture market and add value within global supply chains. Therefore, gateways and corridors that are able to provide reliable transportation performance and accommodate the growing throughput volumes will have an advantage over other competing routes.

Service reliability, consistency and even perceptions of reliability will be a major factor affecting Canada's success, not only as a relatively small trade-dependent nation but as a conduit between the big hitters, namely the Asia-Pacific economies and the U.S.

Changes are occurring rapidly. A recent survey was conducted by the Economist Intelligence Unit of more than 1,600 executives from a hundred different countries around the world on their views of the business environment for the next 15 years. The survey found a majority of respondents see quality of customer service and personalization of products and services to be the most important source of competitive advantage, ahead of pricing and cost control.

Second, collaborative relationships with outside parties will become more important as a source of competitive advantage by 2020. This collaboration includes cross-functional and cross-border teams working in partnerships, all with implications for transportation.

The third key finding in this study, supply chain management, was rated by one in five executives as offering the greatest potential for productivity gains by 2020.

In the same survey the vast majority of respondents, by a factor of 2 to 1, viewed the Asia-Pacific region as offering the greatest growth opportunities for business in the next three years. Respondents also believe this region carries with it the greatest risks.

It is incumbent upon us, therefore, to improve the Pacific Gateway and the benefits will be spread across Canada. For example, the direct economic impacts of the Port of Vancouver, according to a study done by the Vancouver Port Authority, are that there are some 30,000 direct jobs related to port activity: about 24,000 in B.C., but also 6,000 direct jobs spread across the Prairies. In terms of the direct economic output, about \$3.1 billion is generated in B.C. and another billion dollars is generated across the Prairie Provinces. There are also impacts in Eastern Canada as well.

transport. La logistique est aujourd'hui beaucoup plus complexe et les chaînes d'approvisionnement sont plus longues, franchissant souvent plusieurs frontières internationales avant que les marchandises ne soient livrées au marché final. La concurrence est vive pour ce qui est de capturer des marchés et d'ajouter de la valeur à l'intérieur des chaînes d'approvisionnement mondiales. C'est pourquoi les portes d'entrée et corridors pouvant assurer un rendement fiable sur le plan des transports et accueillir les volumes de manutention croissants auront un avantage par rapport aux autres corridors de transport.

La prévisibilité et la fiabilité du service, et même la perception de cette fiabilité, seront un important facteur dans la réussite du Canada, non seulement en tant que pays commerçant relativement petit, mais également en tant que conduite entre les gros joueurs, notamment les économies de la région de l'Asie-Pacifique et les États-Unis.

La situation évolue rapidement. L' Economist Intelligence Unit a récemment mené un sondage auprès de 1 600 cadres de plus d'une centaine de pays du monde au sujet de leur vision du milieu des affaires pour les 15 prochaines années. Il en est ressorti que la majorité des répondants considèrent que la qualité du service à la clientèle et la personnalisation des produits et des services seront la plus importante source d'avantages concurrentiels, l'emportant sur le prix et le contrôle des coûts.

Deuxièmement, les relations de collaboration avec des parties externes deviendront plus importantes comme source d'avantage concurrentiel d'ici à l'an 2020. Cette collaboration pourrait prendre la forme, entre autres, d'équipes transfonctionnelles et transfrontalières travaillant en partenariat, avec toutes les ramifications que cela pourrait comporter sur le plan des transports.

Le troisième constat important de l'étude est que la gestion de la chaîne d'approvisionnement est considérée par un cadre sur cinq comme étant l'élément présentant le plus grand potentiel de gains en productivité d'ici à l'an 2020.

Dans le cadre du même sondage, la très grande majorité des répondants — deux pour un — ont dit considérer que c'est la région de l'Asie-Pacifique qui offrira les plus grandes possibilités de croissance commerciale au cours des trois prochaines années. Les répondants estiment par ailleurs que c'est cette région qui présente les plus grands risques.

Il nous incombe donc d'améliorer la Porte du Pacifique, et les avantages en découlant seront ressortis partout au Canada. Par exemple, l'incidence économique directe du port de Vancouver, selon une étude effectuée par la Vancouver Port Authority, sera telle qu'il sera créé quelque 30 000 emplois directs du fait de l'activité portuaire : environ 24 000 en Colombie-Britannique, mais également quelque 6 000 emplois directs dans les Prairies. Pour ce qui est du rendement économique direct, près de 3,1 milliards de dollars d'activité seront générés en Colombie-Britannique et il y en aura pour 1 milliard de plus dans les provinces des Prairies. Il y aura également des ramifications dans l'Est du Canada.

I think the federal government's focus in support of the B.C. Port Strategy should encompass three main areas: one, creating a national policy framework; two, providing visible long-term funding and, three, supporting research and development. In the first area, national transportation policy, I have heard calls in the industry for an integrated national logistics strategy to make Canada the trade hub of North America. The federal government has constitutional authority for international trade, as you know. Transportation policy must therefore support trade. The primary federal role should be to create a policy environment that ensures sustained private-sector investment in transportation infrastructure and technology to expand system capacity in a timely manner and improve productivity. In some cases, this role should include foreign direct investment, since Canada is losing ground to foreign competitors on commercial opportunities in Asia. Also, our ports should have greater freedom to borrow and invest as I am sure you have heard from the ports, including the ability to invest in, and preserve, industrial land, for example.

Another part of creating the right investment climate is streamlining environmental approvals so there is more certainty. I can talk more about that if you wish. I think we need a pre-approved, sustainable, long-range port terminal expansion strategy that can be rolled out within a short time frame as market conditions dictate, not bogged down in years of review.

There is also a role for public investment in transportation infrastructure but more on that in a minute. The overall policy objective is an economically efficient transportation system that makes the best use of all modes at lowest cost. This objective was first enshrined in the National Transportation Act of 1967 through the principle of competitive market choices as first identified by the McPherson commission. The National Transportation Act of 1987 extended this objective in principle to include competition within the modes. Competition and market forces are the prime agents in the CTA of 1996 as well as continuing deregulation and commercialization.

Today, competition exists among global supply chains that are often controlled by parties well outside our political jurisdiction. As well, there is a tendency by private sector interests to optimize their own piece of the overall supply chain at the expense of others. The system is only as good as its weakest link.

Consequently, attempts by any government to regulate and plan may be avoided by private industry in its efforts to avoid unfavourable conditions.

Je pense que l'intervention du gouvernement fédéral à l'appui de la B.C. Port Strategy devrait englober trois volets principaux : premièrement, l'élaboration d'un cadre de politique national; deuxièmement, le consentement de financement visible à long terme; et, troisièmement, l'appui à la R-D. Pour ce qui est du premier volet, soit la politique nationale en matière de transports, je sais que certaines parties prenantes de l'industrie réclament une stratégie logistique nationale intégrée pour faire du Canada la plaque tournante commerciale de l'Amérique du Nord. Le gouvernement fédéral est, comme vous le savez, responsable, en vertu de la Constitution, du commerce international. La politique en matière de transports doit donc appuyer le commerce. Le principal rôle fédéral en la matière devrait être la création d'un environnement politique tel qu'il assure un investissement soutenu de la part du secteur privé dans l'infrastructure et la technologie des transports, ce pour élargir la capacité du système en temps opportun et améliorer la productivité. Dans certains cas, ce rôle pourrait inclure des investissements directs étrangers, étant donné que le Canada est en train de perdre du terrain en faveur de concurrents étrangers sur le plan des possibilités commerciales existant en Asie. D'autre part, nos ports devraient avoir une plus grande liberté en matière de prêts et d'investissements, ce dont les ports vous auront, j'en suis convaincu, entretenu, y compris la capacité de préserver des terrains à usage industriel, par exemple, et d'y investir.

Un autre élément de la création d'un climat propice à l'investissement est la simplification des approbations environnementales afin qu'il y ait davantage de certitude. Je pourrais vous entretenir plus avant de cela si vous le voulez. J'estime qu'il nous faut une stratégie d'expansion à long terme des terminaux portuaires qui soit préapprouvée et durable, et qui puisse être réalisée rapidement au fil de l'évolution des conditions du marché, au lieu de se trouver enlisée dans des années d'examen.

Il y a également une place pour l'investissement public dans l'infrastructure des transports, mais je reviendrai là-dessus dans un instant. L'objectif de politique d'ensemble est un système de transport efficient qui fasse le meilleur usage possible de tous les modes au plus bas coût. Cet objectif a pour la première fois été enchâssé dans la Loi nationale sur les transports de 1967, par le biais du principe des choix de marché concurrentiels tel qu'identifié par la Commission McPherson. La Loi de 1987 sur les transports nationaux a élargi cet objectif en principe pour inclure la concurrence entre modes. La concurrence et les forces du marché sont les principaux agents dans la Loi sur les transports au Canada de 1996, aux côtés de la déréglementation continue et de la commercialisation.

Aujourd'hui, il se livre une concurrence entre diverses chaînes d'approvisionnement mondiales qui sont souvent contrôlées par des parties qui sont très éloignées de nous. Les investisseurs privés ont par ailleurs tendance à optimiser leur propre tronçon de la chaîne d'approvisionnement d'ensemble, aux dépens des autres. Le système n'est qu'aussi bon que son maillon le plus faible.

En conséquence, les tentatives de tout gouvernement de réglementer et de planifier peuvent être contournées par l'industrie privée dans les efforts qu'elle déploie pour éviter des conditions défavorables.

Second, visible long-term funding: Transportation should not be viewed by government as only another industry source of tax revenues. In the U.S., for example, transportation is seen as essential to trade competitiveness and therefore it is in the national interest to improve it. We need to reinvest in transportation and this reinvestment should include major trade routes as well as regional systems that are vital to many smaller communities and that feed into the national system. In a climate of spending restraint and constraint, it is critical that public resources be allocated carefully for transportation infrastructure based on clear investment criteria. During workshops that we held for the B.C. Ports Strategy, the industry clearly told us that any ports plan must be part of an integrated western transportation strategy. The western transportation ministers took a leadership role here by developing the Western Canada Transportation Infrastructure Strategy that my company prepared and submitted to the federal minister of transportation. This watershed report is consistent with, and supports the same goals as, the federal government's current gateway initiative; namely, to improve the efficiency and reliability of the Asia-Pacific Gateway to boost Canada's commerce with the Asia-Pacific region.

The western ministers' report identifies a strategic network of ports, road and rail corridors and airports across the four western provinces. It also establishes investment criteria to focus spending on the network that supports international trade.

These investment criteria also support other federal objectives, including safety, security and the environment. The key is to ensure that government spending on infrastructure has maximum impact, one of the main challenges cited in the federal Advantage Canada report. Finally, in the area of research and development support, there is a role for the federal government to support R & D that will assist supply chain participants to synchronize growth planning efforts. More detailed reliable demand and capacity forecasts are needed by region to validate the magnitude, timing and urgency of container capacity issues. This will allow system participants to estimate the impacts of capacity shortfalls, and develop co-ordinated and proactive response mechanisms, including changes to existing operating practices, and better planned infrastructure expansion. Service providers must be held accountable to have adequate capacity in place in a timely manner.

**The Chairman:** Thank you. According to Transport Canada there is no evidence that Canadian ports are disadvantaged in terms of competitiveness. Our ports are able to attract new markets and have some geographic advantages but Canadian ports are also looking to improve by learning from best practices at other ports and by using new technologies. From which ports

Deuxièmement, financement visible à long terme : les transports ne devraient pas être considérés par le gouvernement comme n'étant qu'encore une autre source industrielle de recettes fiscales. Aux États-Unis, par exemple, le transport est considéré comme essentiel à la concurrence commerciale et, partant, il est dans l'intérêt national de l'améliorer. Il nous faut réinvestir dans le transport, et ce réinvestissement devrait inclure les importants corridors commerciaux ainsi que les systèmes régionaux qui sont essentiels pour de nombreuses plus petites collectivités et qui alimentent le système national. Dans un climat de restrictions et de compressions des dépenses, il est essentiel que des ressources publiques soient soigneusement allouées à l'infrastructure des transports sur la base de critères d'investissement clairs. Lors des ateliers que nous avons tenus au sujet de la B.C. Ports Strategy, l'industrie nous a clairement dit que tout plan portuaire doit faire partie d'une stratégie intégrée de transport dans l'Ouest. Les ministres des Transports de l'Ouest ont, en la matière, joué un rôle de leadership en élaborant la Western Canada Transportation Infrastructure Strategy, préparée par mon entreprise et déposée auprès du ministre fédéral des Transports. Ce rapport critique épouse et appuie les mêmes objectifs que l'actuelle initiative de porte d'entrée du gouvernement fédéral, en d'autres termes améliorer l'efficience et la fiabilité de la Porte de l'Asie-Pacifique pour renforcer le commerce du Canada avec la région de l'Asie-Pacifique.

Le rapport des ministres de l'Ouest identifie un réseau stratégique de ports et de corridors routiers et ferroviaires ainsi que d'aéroports dans les quatre provinces de l'Ouest. Il établit également des critères d'investissement, ce pour qu'en bénéficie le réseau qui appuie le commerce international.

Ces critères d'investissement appuient par ailleurs d'autres objectifs fédéraux, notamment la sûreté, la sécurité et l'environnement. L'important est de veiller à ce que les dépenses gouvernementales au titre de l'infrastructure livrent un rendement maximal, l'un des principaux défis selon le rapport fédéral Advantage Canada. Enfin, en ce qui concerne l'appui à la R-D, il y a en la matière un rôle pour le gouvernement fédéral, de façon à aider les participants aux chaînes d'approvisionnement à synchroniser leurs efforts de planification de croissance. Il importe de disposer de prévisions faibles plus détaillées de la demande et de la capacité, par région, pour valider l'ampleur, la coordination dans le temps et l'urgence des interventions nécessaires sur le plan de la capacité conteneurs. Cela permettrait aux participants au système d'évaluer l'incidence des insuffisances de capacité et d'élaborer des moyens d'intervention coordonnés et proactifs, y compris des changements aux pratiques d'exploitation existantes et une expansion mieux planifiée de l'infrastructure. Il incombe aux fournisseurs de services d'avoir en place, au bon moment, la capacité requise.

**La présidente :** Merci. D'après Transports Canada, il n'y a aucune preuve que les ports canadiens soient défavorisés sur le plan de la compétitivité. Nos ports sont en mesure d'attirer de nouveaux marchés et jouissent de certains avantages géographiques, mais les ports canadiens cherchent à s'améliorer en s'inspirant des pratiques exemplaires d'autres ports et en

and which country could we learn more in Canada to increase productivity at our ports? Whoever wants to answer the question can.

**Mr. Colledge:** I do not know if there is one particular port. Some of the major ports in the world in Europe and in Asia are doing a tremendous job of handling their growth in exporting containers and goods to other parts of the world. I think there are also different conditions in these other ports in Asia. When we looked at productivity in the course of the work for the port strategy, we were cautioned that some ports in Asia have very high volumes. Things are lined up right away and they have transshipment and a lot of different conditions that can allow them to be more productive. I think a key in the future will be to use technology where we can. I think we have been good in this country about adopting technology, and the port terminals have worked well with labour to bring on new technologies. I do not know if I answered your question. I do not see one port particularly but there are a number of examples.

**The Chairman:** Can we still improve or increase our productivity at our ports?

**Ms. Sol:** I would say yes, absolutely. The previous speaker on the panel from DP World mentioned they doubled their capacity to handle containers with absolutely not an inch more of land. Whether some other port in the world has best practices, it is difficult to draw meaningful comparisons because environmental rules and a variety of regulations and rules surrounding them are so different that there is not really what you would call a parallel port to ours. We can learn something about the environmental issues when we look at L.A.-Long Beach. Hopefully, we do not reach that stage and can learn in advance but I do not know of a port that we should try to emulate in total.

**Senator Tkachuk:** I have a number of questions of concern. First let me ask some specific questions. In your recommendations, Ms. Sol, you mentioned timely environmental process, and we have heard the same thing from many groups that came before us, and they gave the example of Deltaport and the long process. What do you see as a timely process? What does the association see as a timely process? If the two groups, environmental groups and the two levels of government, had been together from the start what would have happened?

**Ms. Sol:** What do I see as a timely process? Certainly four years was not. Lisa Baratta gave me a little note. In B.C. they have a 180-day process. We were told one issue

utilisant de nouvelles technologies. De quels ports et de quels pays le Canada devrait-il tirer des leçons en vue d'accroître la productivité de nos ports? Je pose la question à quiconque voudrait bien y répondre.

**M. Colledge :** Je ne sais pas s'il y aurait un port en particulier. Certains des grands ports du monde, en Europe et en Asie, font un merveilleux travail face à la croissance qu'ils vivent sur le plan de l'exportation de conteneurs et de marchandises à d'autres régions du globe. Je pense qu'il existe également dans ces ports asiatiques des conditions différentes. Lorsque nous nous sommes penchés sur la productivité, dans le cadre de notre travail en vue de l'élaboration de la stratégie portuaire, on nous a averti que certains ports d'Asie affichaient des volumes très importants. Tout est très bien synchronisé et ils ont du transbordement et quantité de conditions différentes qui leur permettent d'être davantage productifs. Je pense qu'il sera essentiel à l'avenir d'utiliser la technologie là où cela est possible. Je pense que nous avons été bons dans ce pays, pour ce qui est de l'adoption de technologies, et les terminaux portuaires ont bien travaillé aux côtés des syndicats pour adopter de nouvelles technologies. Je ne sais pas si cela répond à votre question. Je ne songe pas à un port en particulier, mais il existe différents exemples.

**La présidente :** Nous est-il encore possible d'améliorer ou d'augmenter la productivité dans nos ports?

**Mme Sol :** Je dirais que oui, absolument. L'intervenant précédent, qui représentait DP World, a mentionné qu'il leur avait été possible de doubler leur capacité de manutention de conteneurs sans avoir à aller chercher un pouce de plus de terrain. Quant à la question de savoir s'il est, ailleurs dans le monde, un autre port qui se soit doté des meilleures pratiques, il est difficile de tirer des comparaisons utiles, car les règles environnementales et autres sont si différentes qu'il n'existe pas vraiment ce que l'on pourrait appeler un port parallèle aux nôtres. Nous pouvons tirer certaines leçons au sujet des aspects environnementaux en regardant le cas de L.A.-Long Beach. Il est à espérer que nous n'en arriverons pas là, et que nous pourrions apprendre au préalable. Mais je ne connais aucun port dont nous devrions essayer de reproduire l'exemple au complet.

**Le sénateur Tkachuk :** J'ai plusieurs préoccupations. Permettez que je commence par vous poser quelques questions bien précises. Dans vos recommandations, madame Sol, vous avez mentionné la nécessité d'un processus environnemental en temps opportun, et nous avons entendu le même message de la part d'autres groupes qui ont comparu devant nous et qui ont donné l'exemple de Deltaport et du long processus. Qu'est-ce qui constitue selon vous un processus en temps opportun? Qu'est-ce qu'un processus en temps opportun aux yeux de l'association? Si les deux groupes, les groupes environnementaux et les deux paliers de gouvernement, avaient œuvré ensemble depuis le tout début, que ce serait-il passé?

**Mme Sol :** Qu'est-ce que nous considérons comme étant un processus en temps opportun? Ce qui est certain, c'est qu'un processus sur quatre ans n'en est pas un. Lisa Baratta m'a remis

that was holding up the approvals was the lack of staff and while I may not be able to tell you how long it should take I know that —

**Senator Tkachuk:** Is this for both levels of government?

**Ms. Sol:** No, it is federally. We were told they did not have the staff to handle the approvals to take the necessary steps. At no point would the industry want to go around those necessary steps. There is a procedure to go through and the industry is supportive of meeting every requirement, but when the issue is that we cannot even look at it because we do not have the staff I think we have real problems. It would be ideal if the federal and the provincial processes could be worked out so they can take place simultaneously.

**Senator Tkachuk:** In the Deltaport process who took the most time, the province, or the feds?

**Ms. Sol:** The federal government.

**Senator Tkachuk:** Out of that three or four years, how long did they take?

**Ms. Sol:** Actually, I do not have those details.

**Senator Tkachuk:** Mr. Colledge, do you know?

**Mr. Colledge:** I can corroborate that the federal process took the longest and I do not have the specifics of how long it took but I made some inquiries and was told that it would be nice if we could harmonize the process. As Ms. Sol says, we are both working together and I was told that it had the feel of having almost two different processes. The provincial and the federal processes were not always in sync. They maybe had different disputes about different ways of formatting or how to prepare the reports and I think we need a co-ordinated process.

**Senator Tkachuk:** Two issues troubled me that we have heard over the last two days. One was brought forward by the West Coast Container Freight Handlers Association, the difficulty and slowness of moving exports to the ports and the fact that the operators were more concerned with imports than exports. I think that troubled all of us but it definitely troubled me. All three companies involved had the same story and they all had the same railway and operator issue. When we asked the operators this morning about it they did not really get to the point so I never did find out what the problem was. Nonetheless, they had their say so that was one issue I thought was serious.

une petite note. En Colombie-Britannique, ils ont un processus de 180 jours. On nous a dit que l'un des éléments qui retardait les approbations était un manque de personnel, et, bien que je ne puisse pas vous dire combien de temps cela devrait prendre, je sais que...

**Le sénateur Tkachuk :** Parlez-vous là des deux paliers de gouvernement?

**Mme Sol :** Non, du fédéral. On nous a dit qu'il n'y avait pas suffisamment de personnel pour s'occuper des approbations en suivant toutes les étapes nécessaires. L'industrie ne souhaiterait à aucun moment contourner ces étapes nécessaires. Il y a une procédure à suivre, et l'industrie tient à remplir chacune des exigences, mais lorsqu'on nous dit qu'on ne peut même pas se pencher sur une demande, faute de personnel, je pense qu'il y a là de réels problèmes. Ce serait idéal que les processus fédéral et provincial puissent être remaniés de façon à se dérouler simultanément.

**Le sénateur Tkachuk :** Dans le processus entourant Deltaport, qui a demandé le plus de temps, la province, ou le gouvernement fédéral?

**Mme Sol :** Le gouvernement fédéral.

**Le sénateur Tkachuk :** Sur ces trois ou quatre ans, combien de temps a-t-il pris?

**Mme Sol :** En vérité, je n'ai pas ces détails.

**Le sénateur Tkachuk :** Monsieur Colledge, le savez-vous?

**M. Colledge :** Je peux corroborer le fait que le processus fédéral est celui qui a demandé le plus de temps, et, bien que je n'aie pas le détail quant à la durée du processus, j'ai mené une petite enquête et on m'a dit qu'il serait bon que le processus soit harmonisé. Comme l'a dit Mme Sol, nous travaillons en tandem et on m'a dit que l'impression générale des gens était qu'il y avait presque deux processus différents. Les processus provincial et fédéral n'étaient pas toujours synchronisés. Peut-être qu'il y a eu des différends sur les différentes solutions de formatage ou de préparation des rapports, et je pense qu'il nous faut un processus coordonné.

**Le sénateur Tkachuk :** Deux questions dont nous avons entendu parler au cours des deux derniers jours me préoccupent. L'une nous a été soumise par la West Coast Container Freight Handlers Association : la difficulté et la lenteur du transport des exportations jusqu'aux ports, et le fait que les exploitants s'intéressent davantage aux importations qu'aux exportations. Je pense que nous tous avons été troublés par cela, mais c'était définitivement mon cas. Les trois entreprises disaient toutes la même chose et étaient toutes confrontées au même problème en ce qui concerne les chemins de fer et les exploitants. Lorsque nous avons interrogé les exploitants à ce sujet ce matin, ils n'ont en vérité pas réussi à tirer les choses au clair, et je n'ai donc jamais pu faire ressortir quel était le véritable problème. Les exploitants ont néanmoins eu leur mot à dire, et c'est donc là une question que j'ai jugée sérieuse.

The second one was brought up by the operators today that because of the railroads, not only do they not move the exports expeditiously, now they cannot move the imports expeditiously. If they are not doing both things well then there is a problem. We also had some suggestions I want you to comment on. Some of the groups suggested there be a land transportation board or something like that, that there be a government forum where people could meet in a formal way and discuss these difficult issues. Your organization seems to have everybody at one table. Do you think that is a good idea and would serve some purpose? It seems to me it would but I do not know that.

**Ms. Sol:** It is not something we have discussed but it is an interesting idea. I think the problem originates from the fact that we have two independent, competing parallel systems. We have the container system and we have a competing bulk system and they are running on the same ribbon of steel. The profit margins on the imports are greater now than they used to be and perhaps that is causing some shift in the balance between the two parties, the importers and exporters. It is a natural thing when imports arrive in these steel boxes and oftentimes there is a big rush to take them back to Asia, the cost of cleaning them, repositioning them and returning them to Asia is greater than the rate they can command. When the export system is trying to use those same congested rail lines, it is a real challenge. Whether our group could be used to provide some kind of a forum, there are a lot of competing interests around the table. It is possible as long as the incentive structure is balanced.

**Senator Tkachuk:** There are two things in business: they need to make money but supply also must be assured. If they make widgets they need to have the things that they make the widgets with and they need to be there on time. This morning we heard from the operator saying that the railroads want to get rid of all this stuff because they have not been paid extra for it or whatever the reason is because they had two or three problems in the mountains and therefore they are behind. Maybe it is in their short-term interest to increase their margins and not bring in the empty rail cars but it certainly is not in their long-term interests because, in the long-term, these impediments both to exports and imports will mean people will go somewhere else. Then they will not have anything to ship and they will not have anything to bring in. You are an association that is trying to represent all the groups in one seamless web and it must be a seamless web. This is a real concern to me. We went the first day to Deltaport and everything was going great and there was no mention of this issue. The operator, the guy in charge, never said anything about this problem. Treat us like psychiatrists and tell us your problems. Let the world know what is going on because if

La deuxième a été soulevée aujourd'hui par les exploitants, et concerne les chemins de fer : non seulement ceux-ci n'assurent pas promptement le transport des exportations, mais ils ne sont pas en mesure de transporter promptement les importations. S'ils échouent des deux côtés, alors il y a un problème. Nous avons également recueilli quelques suggestions sur lesquelles nous aimerions vous inviter à vous prononcer. Certains des groupes ont recommandé qu'il y ait un conseil du transport terrestre ou quelque chose du genre, qu'il y ait une tribune gouvernementale offrant aux gens l'occasion de se rencontrer de façon formelle pour discuter de ces questions difficiles. Votre organisation semble réunir tout le monde autour d'une seule et même table. Pensez-vous que ce soit là une bonne idée et que cela puisse être porteur? C'est ce qui me semble, mais je n'en ai pas la confirmation.

**Mme Sol :** Ce n'est pas quelque chose dont nous avons discuté, mais c'est une idée intéressante. Je pense que le problème découle du fait qu'il existe deux systèmes parallèles indépendants qui sont en concurrence l'un avec l'autre. Nous avons le système des conteneurs et nous avons le système concurrentiel du vrac, et ils utilisent tous les deux le même ruban d'acier. Les marges bénéficiaires du côté des importations sont aujourd'hui plus importantes qu'elles ne l'étaient autrefois, et cela explique peut-être en partie le décalage dans l'équilibre entre les deux parties, c'est-à-dire les importateurs et les exportateurs. Il est tout à fait naturel, lorsque des importations arrivent dans ces grosses boîtes en acier, que l'on se bouscule parfois pour les renvoyer en Asie, le coût de leur nettoyage, de leur repositionnement et de leur renvoi en Asie étant supérieur au tarif qui peut y être appliqué. Lorsque le système d'exportation tente d'utiliser ces mêmes voies ferrées congestionnées, c'est tout un défi. Quant à la question de savoir si notre groupe pourrait servir de tribune, il y a autour de la table quantité d'intérêts divergents. La chose est possible, tant et aussi longtemps que la structure des incitatifs est équilibrée.

**Le sénateur Tkachuk :** Il y a, en affaires, deux choses : la nécessité de faire de l'argent, mais celle, aussi, d'avoir une garantie d'approvisionnement. Si une entreprise fabrique tel objet, il lui faut disposer des éléments servant à la fabrication de cet objet, et il les lui faut à temps. Ce matin, un exploitant nous a dit que les compagnies de chemin de fer veulent se débarrasser de tout cela, parce qu'elles n'ont pas touché de supplément y correspondant, ou pour quelque autre raison, parce qu'elles ont eu deux ou trois problèmes dans les montagnes et qu'elles sont de ce fait en retard. Peut-être que ce serait dans leur intérêt à court terme d'augmenter leurs marges et de ne pas faire venir les wagons ferroviaires vides, mais ce n'est certainement pas dans leur intérêt à long terme car, à long terme, ces entraves, tant pour les exportations que pour les importations, seront telles que les gens iront ailleurs. Les compagnies n'auront plus rien à expédier ni plus rien à faire venir. Vous êtes une association qui s'efforce de représenter tous les groupes à l'intérieur d'une toile sans couture, et il faut que ce soit une toile sans couture. C'est là un réel souci pour moi. Nous sommes allés le premier jour à Deltaport, et tout allait à merveille et il n'a pas du tout été fait mention de cette question. L'exploitant, le gars responsable, n'a pas dit mot de ce problème.



we do not know, these things seem to be hidden. The newspapers certainly are not talking about it in Saskatchewan. I do not understand that. This is a big deal.

**Ms. Sol:** If I could answer some of that, perhaps I can clarify some. The ideal for a transportation service provider is to have a little bit more business than they can handle. They want all the business they can handle and slightly over that. Therefore, they build no redundancy into that system and in the short-term that is how they make the most money. Every spot on their container terminal is filled, every slot on their rail line is filled and every worker is employed. As these Asian supply chains have become longer and longer — it is a big like a rubber band and they are pulling it — it becomes tighter and risk is added to the supply chain. If we combine risk with the need for just-in-time delivery and we have not built any redundancy into the system, then the moment the slightest problem cascades into a — it could be a big problem and I often hear from my members that they cannot build a church for Easter.

**Senator Tkachuk:** We have heard that before.

**Ms. Sol:** That works fine if —

**Senator Tkachuk:** The point is they can.

**Ms. Sol:** With electricity generation, they do build a church for Easter. They provide power for the peak times and if Easter comes once a year that is fine but if it starts to come twice a year, five times a year or ten times a year then maybe they need build differently and provide service differently. Without redundancy in the system, when we have a problem, we have the kind of issues that we have when there is a slide, a labour dispute, a storm on the Pacific or something. Problems cascade if we have these long supply chains and no redundancy.

**Senator Tkachuk:** In your association you mentioned the railroads, the operators and ministers. Do you have representatives from companies in the Prairies?

**Ms. Sol:** Yes, my chairman is the Minister of Highways and Transportation from Saskatchewan, so we have the various transport ministries and departments.

**Senator Tkachuk:** Are any businesses from the Prairies represented in your association?

**Ms. Sol:** We have Reimer Express based in Winnipeg, trucking companies and the Canadian Wheat Board. A number of our organizations are based in the Prairies. Canadian Pacific Railway

Faites comme si nous étions des psychiatres et racontez-nous vos problèmes. Expliquez au monde ce qui se passe, car si nous ne sommes pas au courant, ces choses semblent être cachées. Les journaux n'en parlent en tout cas pas en Saskatchewan. Je ne comprends pas cela. C'est un gros problème.

**Mme Sol :** Si vous permettez que je tente une réponse, je pourrais peut-être clarifier certaines choses. L'idéal pour un fournisseur de services de transport est d'avoir un peu plus d'activité qu'il ne peut absorber. Il veut tout le volume qu'il peut absorber et un peu plus encore. C'est ainsi que le système est conçu, afin qu'il n'y ait aucune redondance, et, à court terme, c'est ainsi que le fournisseur gagne le plus d'argent. Chaque espace dans son terminal à conteneurs est rempli, chaque place sur les rails est occupée et chaque travailleur est employé. Au fur et à mesure que ces chaînes d'approvisionnement asiatiques se sont allongées — et c'est comme un gros élastique sur lequel ils tirent —, les choses deviennent de plus en plus serrées et il y a un élément de risque qui vient s'ajouter à la chaîne d'approvisionnement. Si nous combinons le risque avec la nécessité de la livraison juste à temps, alors il n'y a aucune redondance à l'intérieur du système, et dès que survient le moindre problème, cela enclenche une réaction en cascade pour devenir... possiblement un gros problème, et j'entends souvent nos membres dire qu'ils ne peuvent pas bâtir une église juste pour Pâques.

**Le sénateur Tkachuk :** Nous avons déjà entendu cela.

**Mme Sol :** Cela fonctionne très bien si...

**Le sénateur Tkachuk :** L'important est qu'ils peuvent le faire.

**Mme Sol :** Dans le cas de la production d'électricité, on construit une église juste pour Pâques. On assure l'approvisionnement énergétique pour les périodes de pointe, et si Pâques ne vient qu'une fois par an, alors c'est très bien, mais si cela commence à venir deux, cinq ou dix fois par an, alors il faudra peut-être bâtir les choses autrement et assurer différemment le service. En l'absence de redondance à l'intérieur du système, dès qu'il se présente un problème, alors on est confronté aux genres de situations que l'on voit lorsqu'il y a un glissement, un conflit de travail, une tempête dans le Pacifique ou quelque chose du genre. Les problèmes font boue de neige lorsqu'il y a ces longues chaînes d'approvisionnement et aucune redondance.

**Le sénateur Tkachuk :** Lorsque vous avez parlé de la composition de votre association, vous avez mentionné les compagnies de chemin de fer, les exploitants et les ministres. Comptez-vous des représentants d'entreprises des Prairies?

**Mme Sol :** Oui, le président est le ministre des routes et des transports de la Saskatchewan, alors nous englobons les différents ministères des Transports.

**Le sénateur Tkachuk :** Y a-t-il des entreprises des Prairies qui soient représentées au sein de votre association?

**Mme Sol :** Nous avons la Reimer Express, qui a son siège à Winnipeg, des compagnies de camionnage et la Commission canadienne du blé. Plusieurs de nos organisations membres ont

is based in Calgary. We have organizations such as the Grain Services Union, which loads grain in the Prairies, and a variety of different parties.

**Senator Tkachuk:** They are transportation people but not necessarily users as well?

**Ms. Sol:** We have Shell Canada, the Canadian Wheat Board, Canadian Tire and Sultran, the organization that consolidates sulphur for shipment to world markets.

**Senator Tkachuk:** Mr. Colledge, you wanted to make a point?

**Mr. Colledge:** Yes, senator, I wanted to add to the point about capacity how I think of it as well. We have the port terminal capacity, then we have the railway capacity and other elements of the system. The point I was trying to make in my remarks is with respect to port terminal capacity. I am sure the ports have told you that they are concerned about the industrial land base. We need to have land areas available, particularly in areas such as the Lower Mainland where there are other competing uses for the land. It would be nice if we could have — I hesitate to use the word “master plan” — some kind of plan where we knew that we need certain areas and certain corridors for transportation: if we could somehow reserve those areas and maybe not develop a new terminal or an inland terminal in a certain area but to have this approval process. I understand now that after the environmental approvals the construction must begin within two years. It would be nice if we could have this bigger envelope pre-approved as it were. We still have must be responsible and develop it in a sustainable way but we could have a pre-approved area. Then as the market conditions dictate in the business cases, we could expand into that area.

**Senator Tkachuk:** We had a group from Saskatchewan who said that perhaps they could load the stuff on the train, send it to the Prairies and then deal with it there. Why are we dealing with it here where everybody wants to live in fancy condos over the water?

**Mr. Colledge:** I think there are a lot of logistical reasons. It has to make sense from a logistics point of view. Where the facilities are here that is what is happening today. There has been a lot of talk about inland terminals and one has to think as well that the component of the land cost. The availability of the land is one element of a lot of different costs in there. I am not sure of the proportion of the total costs.

**Senator Tkachuk:** Who decides that? Are the regional governments the ones who zone the land and say this is where it belongs — we will reserve this land for industrial rather than residential use?

**Mr. Colledge:** It is the local government.

leur siège dans les Prairies. C'est le cas du Chemin de fer Canadien Pacifique. Nous comptons également des organisations telles la Grain Services Union, qui charge du grain dans les Prairies, et quantité d'autres parties prenantes.

**Le sénateur Tkachuk :** Ce sont des gens de l'industrie des transports, mais ce ne sont pas forcément en même temps des utilisateurs?

**Mme Sol :** Nous avons Shell Canada, la Commission canadienne du blé, Canadian Tire et Sultran, qui consolide le soufre en vue de son expédition vers des marchés mondiaux.

**Le sénateur Tkachuk :** Monsieur Colledge, vous vouliez intervenir?

**M. Colledge :** Oui, sénateur, je voulais ajouter mon grain de sel au sujet de la question de la capacité. Nous avons la capacité du terminal portuaire, puis nous avons la capacité ferroviaire et d'autres éléments du système. Dans le cadre de ma déclaration, j'ai voulu insister sur la capacité des terminaux portuaires. Je suis certain que les ports vous ont dit être préoccupés par la disponibilité de terrains à usage industriel. Il nous faut disposer de terrain, surtout dans des secteurs comme le Lower Mainland, où il y a d'autres utilisations concurrentielles du territoire. Ce serait bon que nous ayons — j'hésite à utiliser le terme « plan directeur — un genre de plan détaillant certaines zones et certains corridors de transport. Si nous pouvions réserver ces zones et bénéficier d'un processus d'approbation, cela nous éviterait peut-être de construire un nouveau terminal ou un terminal intérieur dans tel ou tel secteur. D'après ce que je sais aujourd'hui, une fois obtenues les approbations environnementales, la construction doit débuter dans les deux ans. Il serait bon que nous disposions en quelque sorte d'une plus grosse enveloppe préapprouvée. Il nous faudrait toujours être responsables et assurer un développement durable, mais cela s'inscrirait à l'intérieur d'une zone préapprouvée. Puis, selon les conditions du marché déterminant la rentabilité, nous pourrions alors y élargir nos opérations.

**Le sénateur Tkachuk :** Nous avons entendu un groupe de la Saskatchewan qui nous a dit qu'il lui serait peut-être possible de charger la marchandise à bord du train, de l'envoyer dans les Prairies et d'en traiter là-bas. Pourquoi en assurons-nous la manutention ici, là où tout le monde veut vivre dans des condominiums de luxe surplombant l'eau?

**M. Colledge :** Je pense qu'il y a à cela de nombreuses raisons d'ordre logistique. Il faut que cela se tienne d'un point de vue logistique. L'activité aujourd'hui est axée sur les installations qui existent ici. Il a beaucoup été question de terminaux intérieurs, et là encore il faut songer à l'élément coût d'emplacement. La disponibilité du terrain compte ici pour un grand nombre de coûts. J'en ignore la proportion des coûts totaux.

**Le sénateur Tkachuk :** Qui décide de cela? Est-ce que ce sont les gouvernementaux régionaux qui font le zonage du terrain et qui disent : « Voici où cette activité a sa place — nous réserverons ces terrains pour une utilisation industrielle plutôt que résidentielle »?

**M. Colledge :** C'est le gouvernement local.

**Senator Tkachuk:** Do the municipal governments ever have a meeting and say, we have this serious problem with a vital part of our industry on the West Coast, that is, the ports, and perhaps we need a seamless web of transportation and land for further development? Is there a process for that?

**Ms. Sol:** The municipalities in this area all come together under the Greater Vancouver Regional District. They have what they call a Livable Region Strategic Plan. That plan is slated for major revision. It has nothing about the movement of freight and that is an important gap in the plan for this region. This issue will be addressed.

**Senator Tkachuk:** It is amazing it is not there.

**Mr. Colledge:** I have not seen a forum for discussing the freight side. They are focused on a lot of other issues such as taxation and their own viability. I do not see a lot of discussion about the freight issue other than the public hearings I have been to where communities are opposed to the development. Some communities see more trains and more trucks going through their communities as a bad thing. They have environmental concerns.

**Ms. Sol:** The zoning is done by the individual municipalities so there is not that overall planning, not exactly what you are talking about.

**Senator Tkachuk:** There are no Wal-Mart and no ports.

**Ms. Sol:** Exactly.

**Senator Tkachuk:** It is a great city.

**Senator Dawson:** I do not want to exaggerate, but even if we build a big church if we do not have any priests we will not be able to do what we want to do. We were told yesterday that for one job-seeker there were 2.1 jobs. I was looking at your plan and wondering, are we too late as far as preparing people by training, recruiting, and immigration? We have been inundated this week with statistics about the growth of different cities in Canada but are we too late as far as labour requirements, or is there something the government can do to help other than the proverbial "give money."

**Ms. Baratta:** I hope we are not too late. I think the trucking sector, in particular, faces the most immediate severe shortage but in other sectors, the shortages are not here right now but they will be in the next five, ten or 15 years. We have time to adapt and recruit the people and let youth know about the opportunities. If we do not have any enough Canadians to fill the jobs, we even have time to bring in immigrants but on the trucking side I do not know what we will do.

**Le sénateur Tkachuk :** Est-ce que les gouvernements municipaux tiennent une réunion et disent : « Nous avons ce problème sérieux avec une composante essentielle de notre industrie le long de la côte ouest, notamment les ports, et peut-être qu'il nous faudrait une toile sans couture sur les plans transports et terrains en vue de développement futur? Y a-t-il un processus pour cela?

**Mme Sol :** Les municipalités dans cette région sont toutes réunies sous l'ombrelle du district régional du Grand Vancouver. Elles ont ce qu'elles appellent un plan stratégique de région vivable. Ce plan doit faire l'objet d'une révision en profondeur. Il n'y est aucunement fait mention du mouvement de marchandises, et c'est là une faille importante dans le plan pour cette région. Cette question sera examinée.

**Le sénateur Tkachuk :** Il est incroyable qu'elle n'y figure pas.

**M. Colledge :** Je n'ai pas vu de forum pour discuter du volet transport de marchandises. Les tribunes qui existent se préoccupent de beaucoup d'autres questions, comme par exemple la fiscalité et leur propre viabilité. Je n'ai pas relevé beaucoup de discussions au sujet de la question du transport de marchandises, sauf à l'occasion d'audiences publiques. Je suis allé dans des collectivités qui s'opposent au développement. Certaines localités voient la multiplication des trains et des camions les traversant comme étant une mauvaise chose. Elles ont des préoccupations d'ordre environnemental.

**Mme Sol :** Le zonage est établi par les différentes municipalités, alors il n'y a pas cette planification d'ensemble, il n'y a pas exactement ce dont vous parlez.

**Le sénateur Tkachuk :** Il n'y a pas de Wal-Mart et pas de ports.

**Mme Sol :** Exactement.

**Le sénateur Tkachuk :** C'est une ville formidable.

**Le sénateur Dawson :** Je ne voudrais pas exagérer, mais même si nous construisons une grande église, si nous n'avons pas de prêtre, nous ne pourrions pas réaliser ce que nous voulons. On nous a dit hier qu'il y avait quelque 2,1 emplois par chercheur d'emploi. Je regarde votre plan et je me pose la question suivante : est-ce trop tard pour ce qui est de la préparation des gens grâce à la formation, au recrutement et à l'immigration? Nous avons cette semaine été inondés de statistiques au sujet de la croissance de différentes villes du Canada, mais sommes-nous trop tard pour ce qui est des besoins en matière de main-d'œuvre, ou bien y a-t-il quelque chose que le gouvernement pourrait faire pour aider autrement qu'en faisant « sa distribution proverbiale d'argent »?

**Mme Baratta :** J'espère qu'il n'est pas trop tard. Je pense que le secteur du camionnage en particulier se trouve confronté à la plus grave pénurie immédiate, mais dans d'autres secteurs, la pénurie ne se manifeste pas encore, mais elle viendra d'ici cinq, 10 ou 15 ans. Nous avons le temps de nous adapter, de recruter des gens et de sensibiliser les jeunes aux possibilités qui existent. Si nous n'avons pas suffisamment de Canadiens pour combler les postes, alors nous avons le temps de faire venir des immigrants, mais, du côté du camionnage, je ne sais pas ce que nous ferons.

**Senator Dawson:** We were told yesterday that truckers are not skilled labourers so we cannot give immigration certificates for truckers because they do not answer to the criteria. If that is what we need, we should know. I am asking for examples of where the government can help. I think one of our recommendations could be to recognize truckers as skilled labour because there is a strong need for truckers on the West Coast but we have to know what you want from the government.

**Senator Tkachuk:** We could call them strippers.

**Senator Dawson:** My colleagues from the East are going to talk because I am impressed with the collective approach of WESTAC. I think there is a need for an EASTAC. We are talking about an eastern gateway but you are a good example of integration of port authorities and co-operation with the terminal operators. Your existence impresses me. Was it caused by the threat of Asia or by the opportunities of Asia?

**Ms. Sol:** My organization?

**Senator Dawson:** Yes.

**Ms. Sol:** My organization was formed in 1973. If you want it in a little pill, four western provincial ministers, The Honourable Fred Peacock from Alberta, The Honourable Roy Romanow from Saskatchewan, the Honourable Leonard Evans, who is still a serving MLA from Manitoba, and an MLA from B.C. named Alex MacDonald came together because the rail system was falling apart in this country and it was because — they were getting a lot of objections from coal shippers and potash shippers — every time the railways picked up another tonne of grain they lost a little more money and they were not investing in the system. My organization spent the first ten years of its existence killing the Crow, if you want to have it directly. When the Crow Rate ended, someone phoned the then president and said now they can sit back and do nothing because their purpose was solved. However, we discovered we had not solved everything but the problem was due to the lack of investment in railways.

**Senator Dawson:** That example is a good one but I want to go back to training. What can we tell the government that you need and do not have now that is of federal jurisdiction? I do not want to talk too much about education. We may get into a constitutional debate. However, what are your needs that we can address in our report so we have a good response.

**Ms. Sol:** There are two areas. One of them is Aboriginal people, First Nations people, who are underrepresented in our industry. I think they are underrepresented in many industries and that is a key area where we are looking for people in all sorts

**Le sénateur Dawson :** On nous a dit hier que les camionneurs ne sont pas des travailleurs professionnels et que nous ne pouvons de ce fait pas délivrer de certificat d'immigration aux camionneurs, du fait qu'ils ne répondent pas à ce critère. Si c'est cela qu'il nous faut, nous devrions le savoir. Je vous demande des exemples de situations pour lesquelles le gouvernement pourrait aider. Je pense que l'une de nos recommandations pourrait être que l'on reconnaisse les camionneurs comme étant des travailleurs professionnels, car il y a à l'heure actuelle une forte demande de camionneurs le long de la côte ouest, mais il nous faut savoir ce que vous voulez du gouvernement.

**Le sénateur Tkachuk :** Nous pourrions dire que ce sont des danseurs exotiques.

**Le sénateur Dawson :** Mes collègues de l'Est vont discuter, car je suis impressionné par l'approche collective de WESTAC. Je pense que nous avons besoin d'un EASTAC. Nous parlons d'une porte d'entrée de l'Est, mais vous êtes un bon exemple d'intégration des administrations portuaires et de collaboration avec les exploitants de terminaux. Votre existence m'impressionne. Avez-vous vu le jour du fait de la menace posée par l'Asie ou des possibilités qu'offre l'Asie?

**Mme Sol :** Mon organisation?

**Le sénateur Dawson :** Oui.

**Mme Sol :** Mon organisation a été créée en 1973. Si vous aimeriez avoir cela en format capsule, quatre ministres de provinces de l'Ouest, l'honorable Fred Peacock, de l'Alberta, l'honorable Roy Romanow, de la Saskatchewan, l'honorable Leonard Evans, qui est toujours député à l'Assemblée législative de l'Alberta, et un député provincial de la Colombie-Britannique du nom d'Alex MacDonald, se sont mis ensemble parce que le système ferroviaire dans ce pays se désintérait et parce que — les expéditeurs de charbon et de potasse leur opposaient beaucoup d'objections — chaque fois que les compagnies ferroviaires ramassaient une autre tonne de grain, elles perdaient un petit peu plus d'argent et elles n'investissaient plus dans le système. Mon organisation a consacré ses dix premières années à faire éliminer le tarif de la Passe du Nid-de-Corbeau, pour vous dire les choses franchement. Lorsque le tarif de la Passe du Nid-de-Corbeau a pris fin, quelqu'un a téléphoné au président d'alors et lui a dit qu'il pouvait maintenant s'asseoir et ne rien faire, l'objectif étant atteint. Cependant, nous avons découvert que nous n'avions pas tout réglé, mais que le problème était dû au manque d'investissement dans les chemins de fer.

**Le sénateur Dawson :** Cet exemple est bon, mais j'aimerais revenir sur la question de la formation. Que pouvons-nous dire au gouvernement qu'il vous faut et que vous n'avez pas à l'heure actuelle et qui relève de la compétence du gouvernement fédéral? Je ne veux pas trop parler de l'éducation. Nous pourrions fort bien nous retrouver dans un débat constitutionnel. Cependant, lesquels de vos besoins pourrions-nous aborder dans notre rapport en vue d'obtenir une bonne réponse?

**Mme Sol :** Il y a deux volets. Le premier est celui des peuples autochtones, des membres des Premières nations, qui sont sous-représentés dans notre industrie. Je pense qu'ils sont sous-représentés dans de nombreuses industries et nous cherchons à

of communities, not only in Greater Vancouver but throughout Western Canada and throughout the North as well. That would be one area for assistance in helping us integrate. There are good examples of companies that have done that integration but the issue is huge.

Lisa Baratta mentioned the issue of individual companies not being able to come to the table because, like the two parties that were here in the previous session, they steal people from each other and that issue is big and requires government involvement.

**Ms. Baratta:** I can give one specific example. For example, the deckhands program is like an apprenticeship program. The students spend time at a campus learning theory then they spend practical time, I think a few months at a time, working on a ship. However, because deckhand certification is regulated by the federal government, for some reason while they are back in school they do not qualify for Employment Insurance the same way they would if they were training to be a plumber or an electrician. If we could have that one small area fixed that would help.

**Senator Dawson:** One last question, the committee is not a good example because we have only one woman senator, but you are the first witnesses that are women. We are in a man's world when we talk about shipping. Is there a gender gap and is there something the government could do proactively to promote more women in transportation?

**Ms. Baratta:** Definitely, there is a gender gap. Most of the time, when Ms. Sol and I go to transportation meetings, we are the only women. I know some companies, for example, Canadian Pacific Railway, have a special scholarship for women that want to train to be conductors. Perhaps the government could look at similar programs.

**Senator Mercer:** Ms. Sol, you talked about the two expert panels reviewing the Canada Transportation Act and reviewing the Canada Marine Act. I think it is worthwhile for us to follow up on that suggestion, and perhaps examine it a little more closely. However, what recommendations from either expert panel or both expert panels together will help solve the immediate problems that we have here on the West Coast in the Pacific Gateway?

**Ms. Sol:** I would say that the recommendations of both panels are relevant today. It has been such a long time since I looked at some of them that they have faded from my mind but the recommendations, as provided there, can be a blueprint for today. I will give you an example. Regarding the Canada Marine Act, there was a recommendation regarding improving the situation so that the ports could pledge their lands. When they go to the bank, they could borrow money based on not

faire du recrutement dans quantité de collectivités, pas seulement dans l'agglomération vancouveroise, mais partout dans l'Ouest canadien ainsi que dans le Nord. Ce serait là un domaine dans lequel vous pourriez nous aider à intégrer ces milieux. Il existe de bons exemples d'entreprises qui ont réussi cette intégration, mais le dossier est énorme.

Lisa Baratta a fait état des entreprises qui ne peuvent pas venir à la table du fait que, comme les deux parties qui étaient ici pour la séance antérieure, elles se volent mutuellement des gens et le dossier est énorme et requiert l'intervention du gouvernement.

**Mme Baratta :** Je peux vous citer un exemple bien précis. Le programme des matelots de pont, par exemple, est comme un programme d'apprentissage. Les étudiants passent du temps sur le campus à apprendre la théorie, puis ils acquièrent une expérience pratique, quelques mois à la fois, je pense, à bord d'un navire. Cependant, parce que l'accréditation des matelots de pont est réglementée par le gouvernement fédéral, lorsque ces étudiants retournent à l'école ils ne sont, pour quelque raison, pas admissibles à l'assurance-emploi comme ils le seraient s'ils suivaient une formation de plombier ou d'électricien. Si nous ne pouvions que faire corriger ce petit élément, cela nous rendrait bien service.

**Le sénateur Dawson :** J'ai une dernière question. Le comité n'est pas un bon exemple, car nous ne comptons qu'une seule sénatrice, mais vous êtes les premiers témoins que nous entendons qui soient des femmes. Le monde du transport de marchandises est un monde d'hommes. Existe-t-il un fossé des sexes et y a-t-il quelque chose que pourrait faire le gouvernement, de façon proactive, pour promouvoir la gent féminine dans les transports?

**Mme Baratta :** Il existe définitivement un fossé des sexes. La plupart du temps, lorsque Mme Sol et moi-même assistons à des réunions sur les transports, nous y sommes les seules femmes. Je sais que certaines entreprises, par exemple le Chemin de fer Canadien Pacifique, ont des bourses spéciales pour la formation de femmes désireuses de devenir chef de train. Le gouvernement pourrait peut-être envisager des programmes semblables.

**Le sénateur Mercer :** Madame Sol, vous avez parlé des deux groupes d'experts qui examinent la Loi sur les transports au Canada et la Loi maritime du Canada. Je pense qu'il y aurait peut-être lieu pour nous d'explorer plus avant votre suggestion et peut-être de nous pencher de plus près sur la chose. Cependant, quelles recommandations émanant de l'un ou l'autre de ces groupes d'experts, ou des deux aideraient, à résoudre les problèmes immédiats que vous connaissez ici le long de la côte ouest relativement à la Porte du Pacifique?

**Mme Sol :** Je dirais que les recommandations des deux groupes d'experts sont pertinentes aujourd'hui. Il s'est écoulé tellement de temps depuis que j'en ai regardé certaines que le souvenir que j'en ai s'est quelque peu estompé, mais ces recommandations pourraient servir de plan directeur pour aujourd'hui. Je vais vous donner un exemple. En ce qui concerne la Loi maritime du Canada, il y avait une recommandation en vue de l'amélioration de la situation de façon à ce que les ports puissent engager leurs

only their cash flows but also on their lands, as an example. The report itself contains good points that can be used today: They have not faded away.

**Senator Mercer:** I will echo Senator Dawson's comments about the need for an EASTAC. Those of us in the east will probably pursue that suggestion. We should pursue the members of the pulse producers association. I am on the agriculture committee as well and both here and in the agriculture committee they have complained about their transportation problems. Perhaps being a member of WESTAC might help them either solve the problem or at least understand their problem and have others understand the issues as well. Transportation is a major issue in Senator Tkachuk's province of Saskatchewan, and the producers in that province are the major producers of pulse products in Canada.

**Ms. Sol:** We come together very much in this format and talk about issues and problems. We try to have that discussion in a positive and proactive way and we end up resolving some of the problems. Some of that resolving does not necessarily take place around the table but the relationship is built.

**Senator Mercer:** Councils like yours are about networking, and the problems that are solved over coffee are often more important.

I want to talk about human resources. I think this issue is huge. I am glad to hear you mention First Nations and the need to address the issue. There are 1,800 longshoremen needed; 50 per cent of the workforce on the railroad is eligible to retire within the next five years; and there is this great shortage of truck drivers. This situation will become the crisis. We can fix a lot of other things, but if we cannot solve the human resource problem — as Senator Dawson said, we can build that church but if we do not have any priest to conduct the service or in this case to drive the truck or load and unload the ships — then we will look a little silly here. Have you met with, and discussed this issue with, people from Citizenship and Immigration Canada?

**Ms. Sol:** No, we have not discussed it at all with any government organization other than with Transport Canada. However, if there is a critical shortage of truck drivers or anything else for that matter, the solution is really, really, really easy: we need to pay them more and then people will take a good look at the opportunity. Yes, we must provide the job environment but money talks and if we underpay an entire industry and we continue to have these shortages, there is an obvious solution.

terres. L'idée était, par exemple, que lorsqu'ils iraient à la banque, ils pourraient emprunter de l'argent sur la base non seulement de leurs mouvements de trésorerie mais également de leurs avoirs fonciers. Le rapport lui-même renferme de bonnes idées qui pourraient être reprises aujourd'hui : l'intérêt qu'elles présentaient ne s'est pas dissipé.

**Le sénateur Mercer :** Je vais me faire l'écho des commentaires du sénateur Dawson quant à la nécessité qu'il y ait un EASTAC. Ceux d'entre nous qui venons de l'Est poursuivrons probablement cette suggestion. Nous devrions poursuivre les membres de l'association des producteurs de légumineuses. Je siège à ce comité-ci ainsi qu'à celui de l'agriculture, et ces producteurs se sont plaints auprès de ce dernier de leur problème de transport. Peut-être que le fait d'être membres de WESTAC les aiderait à régler le problème ou au moins à le comprendre et à amener d'autres à comprendre eux aussi les difficultés. Le transport est un gros dossier dans la Saskatchewan, la province du sénateur Tkachuk, et les producteurs dans cette province sont les principaux producteurs de légumineuses à grain au Canada.

**Mme Sol :** Nous nous retrouvons tout à fait dans le cadre de ce même genre de tribune et discutons des divers problèmes et préoccupations. Nous nous efforçons de tenir ces discussions de façon positive et proactive et cela résulte en la résolution de certains des problèmes. Les solutions ne sont pas forcément esquissées autour de la table, mais c'est là que se bâtit la relation.

**Le sénateur Mercer :** Les conseils du genre du vôtre reposent sur le réseautage, et les problèmes qui sont réglés autour d'une tasse de café sont souvent plus importants.

J'aimerais discuter des ressources humaines. Je pense que c'est une question énorme. J'ai été heureux de vous entendre faire état des Premières nations et de la nécessité de s'attaquer à ce problème. On a besoin de 1 800 débardeurs; 50 p. 100 des travailleurs des chemins de fer seront admissibles à la retraite au cours des cinq prochaines années; et il y a par ailleurs une énorme pénurie de camionneurs. Cette situation va devenir une crise. Nous pouvons corriger beaucoup d'autres choses, mais si nous ne parvenons pas à régler le problème des ressources humaines — comme l'a dit le sénateur Dawson, nous pouvons bâtir cette église, mais si nous n'avons pas de prêtre pour dire la messe ou, dans ce cas-ci, pour conduire le camion ou charger et décharger les navires —, alors nous aurons l'air un peu ridicule. Avez-vous rencontré des gens de Citoyenneté et Immigration Canada et discuté de la question avec eux?

**Mme Sol :** Non, nous n'en avons pas discuté avec un quelconque organisme gouvernemental, exception faite de Transports Canada. Cependant, advenant une grave pénurie de camionneurs ou d'une quelconque autre catégorie de travailleurs, d'ailleurs, la solution est vraiment très très simple : il nous faut mieux les payer, et c'est alors que les gens envisageront le choix de carrière en question. Oui, il nous faut offrir le bon milieu de travail, mais c'est l'argent qui fait tourner le monde, et si nous sous-payons une industrie tout entière et continuons de connaître ces pénuries, alors il existe une solution évidente.

**Senator Mercer:** I concur. However, they need to pay a truck driver a lot more to maintain the quality of life that people enjoy in the Lower Mainland than they might need to pay a truck driver in Saskatoon or Halifax because the cost of living here is so much higher because of the cost of housing is dramatically higher. Then, of course, that cost is passed on down the line. We heard yesterday that the transportation cost of a can of beer is only one cent, but once the cost is 1.5 cents because we are paying the truck driver a bonus, it is not as economical.

**Ms. Sol:** Exactly.

**Senator Mercer:** I think we need to combine the discussion of paying people more and our immigration policy at the same time because this issue is not only exclusive to the Lower Mainland. In my province of Nova Scotia, we have a huge shortage of long-haul truck drivers. Products from our farmlands cannot make it to market on time because we do not have truck drivers.

**Ms. Sol:** British Columbia had a recent visit from the Minister of Industry and Resources from Saskatchewan and he attended a series of cocktail parties and various things. He is trying to entice anybody from Saskatchewan to come back and he is trying to entice new people to come to Saskatchewan. I see recently the B.C. government started its own program because B.C. felt threatened by that visit. They now are going to other provinces to talk British Columbians into going back so we are fighting over a limited supply of people. Immigration obviously will be part of the answer. I do not know whether you can do anything in this forum to increase the birth rate but countries with higher birth rates definitely have more workers. Maybe removing any of the —

**Senator Mercer:** I have done my part, thank you.

**Ms. Sol:** Removing the restrictions on when people retire and when pensions kick in and keeping us employed another five years instead of heading out the door will help. Of course, pulling in underrepresented groups is part of the answer.

**Senator Mercer:** The recruitment by other provinces is ongoing. If you go to Calgary today you will see billboards from Nova Scotia inviting Nova Scotians to come home to fill the jobs in Nova Scotia. It is good news that we have lots of jobs.

**Senator Zimmer:** The two previous senators virtually asked all my questions except I will go a step further. First, as Senator Mercer said too, I commend you for your organization and what you are trying to do. It is important for consistency, for strength of numbers and for service that you provide to the community, to do that in policy development funding and human resources. I want to ask you about that area of human resources. In my day of going to university — and Senator Tkachuk was at university

**Le sénateur Mercer :** Je suis d'accord. Cependant, il leur faut beaucoup mieux payer un camionneur dans le Lower Mainland, pour lui assurer la qualité de vie à laquelle les gens aspirent dans cette région, comparativement à un camionneur de Saskatoon ou de Halifax, le coût de la vie étant beaucoup plus élevé là-bas du fait du coût du logement, qui y est de beaucoup supérieur. Et ce coût est bien sûr répercuté en aval. On nous a dit hier que le coût du transport d'une cannette de bière n'est que d'un cent, mais dès lors que le coût passe à 1,5 cent, du fait d'une prime versée au camionneur, alors cela est moins économique.

**Mme Sol :** Exactement.

**Le sénateur Mercer :** Je pense qu'il nous faut combiner la discussion sur la question de meilleurs salaires pour les gens et celle sur notre politique en matière d'immigration, car le problème n'est pas l'apanage du Lower Mainland. Dans ma province, la Nouvelle-Écosse, nous avons une grave pénurie de camionneurs sur longues distances. Les produits de nos terres agricoles ne sont pas livrés à temps sur le marché, faute de camionneurs.

**Mme Sol :** La Colombie-Britannique a récemment reçu la visite du ministre de l'Industrie et des Ressources de la Saskatchewan, qui a été invité à une série de cocktails et autres événements. Il s'efforce de faire revenir chez eux tous les Saskatchewanais et il essaie même d'attirer en Saskatchewan des gens d'ailleurs. J'ai vu tout récemment que le gouvernement de la Colombie-Britannique a lancé son propre programme du fait qu'il ressentait que la province était menacée par cette visite. Il mène campagne dans d'autres provinces pour essayer de convaincre les Britanno-Colombiens de retourner, alors nous nous disputons un bassin limité de personnes. L'immigration fera manifestement partie de la solution. J'ignore s'il vous serait possible de faire quelque chose pour augmenter le taux de natalité, mais les pays qui affichent des taux de natalité supérieurs comptent définitivement davantage de travailleurs. Peut-être que la suppression des...

**Le sénateur Mercer :** J'ai fait ma part, merci.

**Mme Sol :** La suppression des restrictions quant au moment auquel les gens peuvent prendre leur retraite, au moment auquel s'enclenchent les pensions, et la possibilité que les gens travaillent cinq années de plus au lieu de se faire pousser dehors aideraient. Bien sûr, l'intégration des groupes sous-représentés fait également partie de la solution.

**Le sénateur Mercer :** Le recrutement par d'autres provinces est un phénomène constant. Si vous alliez faire un tour à Calgary, vous y verrez des panneaux publicitaires de la Nouvelle-Écosse invitant les Néo-Écossais à retourner chez eux combler les postes en Nouvelle-Écosse. C'est une bonne nouvelle que nous ayons autant d'emplois.

**Le sénateur Zimmer :** Les deux sénateurs qui m'ont précédé ont plus ou moins posé toutes les questions que j'avais, sauf que je pousserais un pas plus loin les choses. Premièrement, tout comme l'a fait le sénateur Mercer, j'aimerais vous féliciter pour votre organisation et pour ce que vous essayez de faire. Il est important, aux fins de l'harmonie, de la force des nombres et du service que vous assurez à la collectivité que vous fassiez ce travail sur le plan du financement de l'élaboration de politiques et des ressources

at the same time, only he is twenty years younger and much better looking — the disciplines were specific: law, agriculture and commerce. Nowadays, the disciplines are even more specific and you mentioned Aboriginal. I was at a meeting in Kingston two weeks ago and I talked for over an hour with an Aboriginal woman and her discipline is Aboriginal governance. Universities are becoming more specific and that leads into the trades. Trades are honourable professions. I have three nephews, one graduated from university, did extremely well and is in Chicago in an investment company. The other two did not want to go. They wanted to go into the trades and they found good vocations in life. One is with a company that is concrete building of bridges and he tests the water-soluble content in them. The other one went into the sous-chef business and found a fruitful, rewarding trade. The trades are honourable professions: drivers, tugboat operators and things like that. I think it is extremely important to market those jobs because there is a feeling out there that those professions are not honourable, good professions where they can earn a good living. My second question is, do you have any empirical evidence since the creation of your organization — and especially in the last five years because in the last five years there has been a shift away from going to university to go into the trades — as far as how many you have hired and how successful your program has been in human resources?

**Ms. Baratta:** To clarify, our program on human resources launched only in May 2005 so it is not old. It is still at the young stages for any empirical evidence to be gathered but we do plan to go the technical institutions and asking them if enrolment or applications are increasing. Then, we can follow up in a couple of years and ask the employers if people are mentioning why they came into the industry, but it is a bit early in the game.

**Senator Zimmer:** The second part of that was raised also with the federal government. I strongly urge you to continue to work with them so that they can also publicize and advertise your programs and that you can work together because there is the syndrome that when people look at the salary of a truck driver, maybe \$40,000, they may be on welfare, unemployment insurance or other programs that are federally assisted and they may feel it is not worth their while to take that job. I urge you to continue to work with all levels of government to try to get them off those programs and into the jobs that you have. Again, I commend your organizations for what you do.

humaines. J'aimerais vous interroger au sujet de l'aspect ressources humaines. À l'époque de mes études universitaires — et le sénateur Tkachuk a fréquenté l'université en même temps, sauf qu'il a 20 ans de moins que moi et qu'il est plus beau —, les disciplines étaient bien précises : droit, agriculture et commerce. Aujourd'hui, les disciplines sont encore plus spécialisées et vous avez fait état des Autochtones. J'étais à une réunion à Kingston il y a deux semaines et j'ai pendant plus d'une heure discuté avec une femme autochtone, et sa discipline est la gouvernance autochtone. Les universités se spécialisent de plus en plus, et cette spécialisation déborde sur les métiers. Les métiers sont des professions tout à fait honorables. J'ai trois neveux dont l'un a terminé ses études universitaires, s'est très bien débrouillé et travaille aujourd'hui pour une société d'investissement à Chicago. Les deux autres n'ont pas voulu suivre le même chemin. Ils ont préféré être des gens de métier et ils se sont trouvés une bonne vocation. L'un travaille avec une entreprise qui construit les éléments en béton des ponts et il y est responsable de la vérification de la teneur hydrosoluble. L'autre s'est lancé dans la restauration et travaille comme sous-chef, un métier payant et enrichissant. Les métiers sont des professions honorables, que vous soyez conducteur, pilote de bateau remorqueur ou autre. J'estime qu'il est extrêmement important de promouvoir ces emplois car il plane cette perception que ces professions ne sont pas des professions honorables et sérieuses qui vous permettent de bien gagner votre vie. Ma deuxième question est la suivante : avez-vous, depuis la création de votre organisation — et surtout au cours des cinq dernières années, car c'est pendant ces cinq dernières années qu'il y a eu ce mouvement d'abandon de parcours universitaire en faveur de métiers —, recueilli des données empiriques sur le nombre de personnes que vous avez embauchées et sur la réussite de votre programme sur le plan des ressources humaines?

**Mme Baratta :** Pour que les choses soient bien claires, notre programme en matière de ressources humaines n'a été lancé qu'en mai 2005, alors il n'est pas très vieux. Il est encore trop jeune pour que l'on ait pu accumuler beaucoup de données empiriques, mais nous comptons faire le tour des établissements d'enseignement technique pour leur demander si les inscriptions ont augmenté. Puis, nous enchaînerons d'ici quelques années pour demander aux employeurs si les gens font état des raisons pour lesquelles ils ont choisi d'intégrer l'industrie, mais c'est encore un petit peu trop tôt.

**Le sénateur Zimmer :** La deuxième partie de cette question qui a été soulevée concerne le gouvernement fédéral. Je vous encourage fortement à poursuivre votre travail auprès de lui afin qu'il puisse lui aussi annoncer et promouvoir vos programmes et que vous puissiez travailler ensemble, car il y a ce syndrome voulant que les personnes assistées, ou qui touchent l'assurance-chômage ou bénéficient d'autres programmes de soutien fédéral pensent parfois, lorsqu'elles voient que le salaire d'un camionneur est peut-être de 40 000 \$, que cela ne vaut pas la peine pour elles de retourner au travail. Je vous encourage à continuer d'œuvrer avec tous les paliers de gouvernement pour essayer de sortir ces gens de l'emprise de ces programmes pour les verser dans les emplois que vous avez. Encore une fois, je tiens à féliciter vos organisations pour ce que vous faites.



**Senator Adams:** Thanks, Madam Chair. You mentioned the environment department. Are you talking about federal government, the municipality or the provincial government when you say you do not get any action from the government regarding the environment when it comes to developing or trucking concerns. Can you explain that a little bit? Are you talking about dangerous goods or handling other stuff when you talk about environmental concerns? In 1999, an environmental law was passed when David Anderson was the Minister of Environment. We do a lot of environmental organization in our Nunavut area and we have a lot of exploration with the mining companies. That environmental law says that an organization must do an environmental study. The department has 70 days to answer the organization on whether they can go ahead with the project. I am wondering whether you are concerned about that law passed in 1999 where organizations must go through five departments including Environment Canada: the Department of Fisheries and Oceans, Health Canada, the Canadian Coast Guard and Transport Canada. We tried to build some ports, small harbours and stuff like that. Sometimes, it takes a year to get an answer from the department. Are you concerned about how the system works in Ottawa?

**Ms. Sol:** I think the increase and clarity around climate change affects so much of the industry. Obviously, it affects the winter roads and a whole host of things. Almost as a nation we have become so much more catalyzed by the environment and everything around it. To be fair, when we were told that the issue was really about the number of people that could expedite the process of looking at the environment, it is because of public is concerned that I think the government has held back in giving approvals and in looking at things because the public is so concerned. If the government can handle the approval in three months they did not do it properly or fairly or maybe there were holes or gaps in it. After all, we all know that climate change affects everything so maybe there is an unconscious desire to hold back and not give approvals until enough time has passed, as opposed to going through whatever process is deemed necessary. Perhaps there is a reason why we have seen delays in obtaining approvals, because climate change is something that everybody is concerned about. I do not live in some of the more remote areas but when I look at the letters to the editor in some of the local papers, there is so much concern about the environment that everyone wants to hold back on everything. Generally, they think of development as a bad thing. While it may not be the view of the silent majority, there are certainly enough vocal people out there to have an impact.

**Senator Adams:** I understand. For two mines built in the Northwest Territories outside Nunavut, the estimate was 5,000 trucks that used the winter road in one year. Environmental

**Le sénateur Adams :** Merci, madame la présidente. Vous avez mentionné le ministère de l'Environnement. Parlez-vous du gouvernement fédéral, de la municipalité ou du gouvernement provincial lorsque vous dites n'avoir rien obtenu du gouvernement relativement à l'environnement pour ce qui est des problèmes de développement ou de camionnage? Pourriez-vous expliquer un peu cela? Parlez-vous de produits dangereux ou de la manutention d'autres matériels lorsque vous parlez de préoccupations environnementales? En 1999, une Loi sur l'environnement a été adoptée lorsque David Anderson était ministre de l'Environnement. Nous faisons beaucoup de travail environnemental au Nunavut et il se fait beaucoup d'exploration avec les sociétés minières. Cette loi sur l'environnement dit qu'une organisation doit effectuer une étude environnementale. Le ministère a 70 jours pour répondre et dire à l'organisation si elle peut aller de l'avant avec son projet. J'aimerais savoir si vous êtes préoccupés par cette loi qui a été adoptée en 1999 et en vertu de laquelle les organisations doivent passer par cinq ministères, notamment Environnement Canada, le ministère des Pêches et des Océans, Santé Canada, la Garde côtière canadienne et Transports Canada. Nous avons essayé de construire des ports, des petits ports et d'autres choses du genre. Il faut parfois un an pour obtenir une réponse du ministère. Êtes-vous préoccupés par la façon dont le système fonctionne à Ottawa?

**Mme Sol :** Je pense que l'accroissement des changements climatiques, et la clarté entourant toute la question, ont une forte incidence sur le gros de l'industrie. Cela a bien sûr une incidence sur les routes d'hiver et quantité d'autres choses. En tant que pays, nous sommes devenus de plus en plus préoccupés par l'environnement et tout ce qui l'entoure. Pour être juste, lorsqu'on nous a dit que la question était vraiment celle du nombre de personnes nécessaires pour accélérer le processus d'examen de l'environnement, c'est, je pense, du fait que le public était préoccupé que le gouvernement a hésité à accorder certaines approbations et à envisager certaines choses. C'est à cause de la préoccupation du public. Si le gouvernement peut traiter une demande dans les trois mois, alors c'est qu'il n'a pas fait le travail de façon convenable ou juste, ou parce qu'il y avait des trous ou des failles. Après tout, nous savons tous que le changement climatique a une incidence sur tout, alors peut-être qu'il y a un désir inconscient de se retenir et de ne pas accorder d'approbations en attendant qu'il se soit écoulé suffisamment de temps, au lieu de passer par le processus qui est jugé nécessaire. Peut-être qu'il y a une raison pour laquelle nous avons constaté des retards dans l'obtention d'approbations, car le changement climatique est une chose qui préoccupe tout le monde. Je n'habite pas une de ces régions très isolées, mais lorsque je regarde le courrier des lecteurs dans certains des journaux locaux, j'y constate que les gens sont tellement préoccupés par l'environnement que tout le monde veut tout freiner. De façon générale, les gens pensent que le développement est une mauvaise chose. Même si ce n'est pas l'opinion de la majorité silencieuse, il y a suffisamment de gens qui le disent pour que cela ait une incidence.

**Le sénateur Adams :** Je comprends. Pour deux mines construites dans les Territoires du Nord-Ouest, à l'extérieur du Nunavut, il a été estimé que 5 000 camions ont emprunté la route

people saw that and I would say they are concerned that they do not build the winter roads anymore. I do not know what the policy is but the Government of Canada especially Indian and Northern Affairs Canada in Nunavut, we have a lot of exploration there and most of it comes from B.C. A lot of companies have land up there and right now Cumberland Resources is building a gold mine near Baker Lake. Another mining company reopened in Baker Lake that shut down 15 years ago. I met with the community about a week ago and everyone wants that mine open around Baker Lake. Of course that was 20 years ago, and things change.

**Ms. Sol:** At WESTAC, we are about to hold our second conference on northern transportation in two years. With the prices of commodities, and particularly the minerals and mine products, there is a lot more interest in getting that product out, whether it is through the Asia Pacific Gateway or whatever. How do we connect those northern resource locations in today's challenging global environment?

**Senator Adams:** We approved a road to be built from Gillam to Nunavut, a 1,200-kilometre road. Now we are waiting for Ottawa do the environmental study.

**The Chairman:** Thank you very much for your contribution to our study. Thank you for your presentation here today. Feel free to send us any more information.

The committee adjourned.

---

VANCOUVER, Wednesday, March 14, 2007

The Standing Senate Committee on Transportation and Communications met this day at 2:05 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:** I will call the meeting to order.

This afternoon, we have with us from the Vancouver Container Truckers Association, Mr. Paul Uppal, business agent, and Mr. Pete Smith, who is a national representative of Canadian Auto Workers, CAW.

Welcome to our committee. When Mr. Dufresne arrives, we will add him to the panel.

**Pete Smith, National Representative, CAW, Vancouver Container Truckers Association:** We want to talk today about the problems in the container truck industry in the Port of

d'hiver en une seule année. Les défenseurs de l'environnement ont vu cela et disaient en être tellement préoccupés qu'ils ne voulaient plus que l'on construise de routes d'hiver. J'ignore quelle est la politique du gouvernement, et surtout celle du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien, au Nunavut, mais il se fait beaucoup d'exploration là-haut et le gros de cette activité nous arrive de la Colombie-Britannique. Beaucoup d'entreprises possèdent des terres là-bas et la Cumberland Resources est en ce moment-même en train de creuser une mine d'or près de Baker Lake. Une autre société minière a rouvert à Baker Lake une mine qui y avait été fermée il y a de cela 15 ans. J'ai rencontré les gens de la collectivité il y a environ une semaine et tout le monde autour de Baker Lake veut voir ouvrir cette mine. Bien sûr, elle remonte à il y a 20 ans, et les choses changent.

**Mme Sol :** À WESTAC, nous allons sous peu tenir notre deuxième conférence sur le transport dans le Nord en l'espace de deux ans. Étant donné le prix des marchandises, et je songe tout particulièrement à celui des produits minéraux et miniers, il y a beaucoup d'intérêt autour de l'exportation de ces produits, que ce soit par la Porte de l'Asie-Pacifique ou autre. Comment raccorder au réseau ces centres d'exportation de ressources naturelles situés dans le Nord dans le contexte de l'environnement mondial complexe d'aujourd'hui?

**Le sénateur Adams :** Nous avons approuvé la construction d'une route de 1 200 kilomètres de Gillam au Nunavut. Nous attendons maintenant qu'Ottawa fasse l'étude environnementale.

**La présidente :** Merci beaucoup de votre contribution à notre étude. Merci d'avoir comparu devant nous aujourd'hui. Sentez-vous libre de nous faire parvenir tout autre renseignement.

La séance est levée.

---

VANCOUVER, le mercredi 14 mars 2007

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 14 h 5 en vue d'examiner, pour en faire rapport, le transport de marchandises conteneurisés actuel et éventuel manutentionné par les ports à conteneurs de la porte d'entrée du Pacifique, les ports à conteneur de la côte est et les ports à conteneurs du centre du Canada, les principaux marchés importateurs et exportateurs servis par ces ports, et les politiques actuelles et futures à cet égard.

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

[*Traduction*]

**La présidente :** La séance est ouverte.

Cet après-midi, nous accueillons, de la Vancouver Container Truckers Association, M. Paul Uppal, agent de commerce, et M. Pete Smith, représentant national des Travailleurs canadiens de l'automobile, ou TCA.

Notre comité vous souhaite la bienvenue. Lorsque M. Dufresne arrivera, nous l'ajouterons au groupe de témoins.

**Pete Smith, représentant national, TCA Canada, Vancouver Container Truckers Association :** Nous voulons vous parler aujourd'hui des problèmes que connaît l'industrie des camions

Vancouver and on behalf of the Canadian Auto Workers and the Vancouver Container Truckers Association, CAW/VCTA Local 2006. Thank you for taking the time to hear from us on this important matter. This is another opportunity for us to put forward our concerns about labour stability at the Port of Vancouver this coming summer.

The CAW/VCTA Local 2006 has organized over 600 of the 900 to 1,000 owner-operators that regularly move containers to and from the Port of Vancouver. Of these 600, there are about 500 currently covered by collective agreements. In addition to the regular trucks, however, there are literally hundreds more that have licences for access to the port for containers. At last count, there were 4,600 licences for access to the port.

Arbitrator Vince Ready issued a memorandum of agreement, MOA, that ended the shutdown for the Port of Vancouver in 2005. This MOA established the rates for container hauling to and from the port. Although the MOA itself is quite flawed in terms of resolving all the issues facing container truck drivers, it has resolved a major dispute. It has not resolved the issue of the raise for hauling to and from the ever growing number of off-dock facilities, however.

As you may also be aware the MOA expires this summer. This is an immediate concern. Given that there has been little progress made on some fundamental issues that faced the container truck drivers in the last 20 months, there is not likely to be a resolution to these issues in the next four months. This is the basis of our presentation today.

The first problem is that Vince Ready has not enforced the memorandum of agreement. We have made many attempts over the last year to get Mr. Ready to call a hearing on various violations of the MOA, and he has not done so. There has been evidence put before him on specific violations, but he has refused to act.

There are a number of reasons why this is not being enforced by Mr. Ready. The commercial arbitration process required by the MOA is very legalistic and cumbersome in dealing with evidence. There is also a much anticipated challenge to the status of the various parties to the MOA.

At the very least, the enforcement of the MOA has become a giant sandbox for the lawyers engaged by a few of the employers who continue to be totally opposed to the MOA. These companies will not rest until the MOA is destroyed, and they can return to the days of unbridled competition where they were profitable at the expense of the truck driver, who could not make a living.

porte-conteneurs dans le port de Vancouver, et témoigner au nom des Travailleurs canadiens de l'automobile et de la Vancouver Container Truckers Association, section locale 2006 TCA/VCTA. Merci de prendre le temps d'écouter notre point de vue sur cette question importante. C'est pour nous une autre occasion de faire connaître nos préoccupations à l'égard de la stabilité de la main-d'œuvre au port de Vancouver cet été.

La section locale 2006 TCA/VCTA représente plus de 600 des 900 à 1 000 propriétaires-exploitants qui se rendent régulièrement au port de Vancouver aux fins du transport de conteneurs. De ces 600 membres, environ 500 sont actuellement visés par une convention collective. En plus des camions qui s'y rendent régulièrement, toutefois, il y en a des centaines de plus qui jouissent d'un accès autorisé au port aux fins du transport des conteneurs. Aux dernières nouvelles, 4 600 permis d'accès au port avaient été délivrés.

L'arbitre Vince Ready a établi un protocole d'entente, ou PE, qui a mis fin à l'arrêt d'exploitation du port de Vancouver en 2005. Ce PE établissait les taux applicables au transport de conteneurs à destination ou à partir du port. Le PE n'a pas livré la marchandise, pour ce qui est de résoudre tous les problèmes auxquels sont confrontés les chauffeurs de camion porte-conteneurs, mais il a au moins le mérite d'avoir réglé un différend important. Mais il n'a pas réglé la question de l'augmentation applicable au transport à destination et à partir du nombre toujours croissant d'installations hors quai.

Comme vous le savez peut-être déjà, le PE prend fin cet été. La question est urgente : vu le peu de progrès réalisés au cours des 20 derniers mois à l'égard de certains problèmes fondamentaux des chauffeurs de camions porte-conteneurs, il y a fort à parier que ces problèmes ne seront pas réglés au cours des quatre prochains mois. C'est sur cette prémisse que se fonde notre exposé d'aujourd'hui.

Le premier problème, c'est que Vince Ready n'a pas assuré l'application du protocole d'entente. Nous avons tenté à maintes reprises, au cours de la dernière année, de convaincre M. Ready de tenir une audience relative à diverses violations du PE, et il ne l'a pas fait. On lui a présenté des preuves à l'égard de violations particulières, mais il a refusé d'agir.

Il y a un certain nombre de raisons qui expliquent pourquoi M. Ready ne réagit pas. Le processus d'arbitrage commercial exigé par le PE s'assortit de règles juridiques très lourdes relatives à la preuve. Il y a également une contestation très attendue du statut des diverses parties au PE.

À tout le moins, l'exécution du PE est devenue un vaste terrain de jeux pour les avocats de quelques employeurs qui continuent de s'opposer totalement au PE. Ces entreprises ne vont lâcher prise que lorsque le PE sera détruit et qu'elles pourront revivre ces beaux jours de concurrence débridée où elles réalisaient leurs profits sur le dos des camionneurs, qui n'arrivaient pas à gagner leur pain.

After considerable pressure, the Vancouver Port Authority, VPA, amended the licence program at the beginning of the year to provide for suspensions of companies that do not pay their rates as per Mr. Ready's MOA.

We provided the VPA with all the information about one company that was blatantly violating the MOA rates. The VPA, after a considerable amount of time provided for the company to respond, eventually suspended this company's access to the port. This was the first company to be suspended.

Without missing one minute of access time to the Port of Vancouver, this company, Bestlink Transport Services Inc., had switched the name on the trucks to another name, ironically called WE CAN, and continued on its merry way. The company WE CAN has essentially the same owners as the previous company. We have been told that this company is also under investigation. The VPA is waiting for more information before it will act.

There can be no doubt that once this company is suspended there will be another company conveniently waiting in the wings to provide Bestlink Transport Services Inc. with uninterrupted access to the port while the VPA does yet another investigation. At this time, it appears to the owner-operators who haul the containers that there are absolutely no consequences for flaunting the port's authority.

The MOA was implemented to end the devastating strike of 2005. This is the lynchpin of the whole scheme to bring stability of pay to the container truck drivers now and in the future. If this cannot be enforced, there is no doubt that the pay for the container truck drivers will again spiral down and lead to another dispute.

The biggest problem immediately facing the stability of labour relations to the Port of Vancouver is the expiry of Mr. Ready's MOA. This will expire at the end of July. There is nothing to take its place. The VPA has consistently said they will enforce the rates that are established by someone else, but the VPA will not establish those rates.

The small, and in some cases, single truck companies will remain unorganized. These owner-operators are not covered by a collective agreement. Traditionally, it has been the small and single truck operators who are cutting the rates that others enjoy. Although they are a minority, the small operators can do the most damage in terms of applying downward pressure on the rates.

In order to avoid this, there must be some means to establish minimum rates for container hauling in the Port of Vancouver. There needs to be legislation at both the federal and provincial level to establish a commission to establish minimum rates. Having been through this for as many times as there have been shutdowns of the port, we at least know that eventually the rates will be driven down.

Après avoir subi des pressions considérables, l'autorité portuaire de Vancouver, l'APV, a modifié le programme de licence, au début de l'année, de façon à prévoir des suspensions pour les entreprises qui n'appliquent pas les tarifs prévus dans le PE de M. Ready.

Nous avons fourni à l'APV toute l'information concernant la violation éhontée des tarifs du PE par une entreprise. L'APV, après avoir laissé à cette entreprise un délai considérable pour réagir, a fini par interdire l'accès de cette entreprise au port. C'était la première entreprise à se faire suspendre.

Sans jamais perdre une minute d'accès au port de Vancouver, cette société, Bestlink Transport Services Inc., a changé le nom qui figurait sur les camions à WE CAN — tout un pied de nez — et a continué, comme si de rien n'était. La société WE CAN appartenait essentiellement aux mêmes propriétaires que Bestlink. On nous a dit que cette société fait également l'objet d'une enquête. L'APV attend d'obtenir des renseignements supplémentaires avant d'agir.

On ne saurait douter du fait que, lorsque cette entreprise sera suspendue, une autre entreprise sortira de l'ombre et viendra prendre le relais dans le but de procurer à Bestlink Transport Services Inc. un accès ininterrompu au port, pendant que l'APV mène encore une autre enquête. Pour l'instant, les propriétaires-exploitants qui transportent les conteneurs ont l'impression qu'on peut, en toute impunité, faire fi de l'autorité du port.

Le PE a été mis en œuvre pour mettre un terme à la grève dévastatrice qui a eu lieu en 2005. C'est le pivot de la démarche visant à assurer la stabilité de la rémunération des chauffeurs de camion porte-conteneurs aujourd'hui et dans l'avenir. Si on ne peut assurer l'exécution de cet instrument, il y a fort à parier que la rémunération des chauffeurs de camion porte-conteneurs va de nouveau chuter et mener à un autre conflit.

Dans l'immédiat, le principal obstacle à la stabilité des relations de travail dans le port de Vancouver est l'expiration du PE de M. Ready, fin juillet. Rien ne va le remplacer après cette date. L'APV a toujours dit qu'elle appliquerait les tarifs établis par quelqu'un d'autre, mais qu'elle n'établirait pas ces tarifs.

Les petites entreprises de camionnage, lesquelles, dans certains cas, ne comptent qu'un seul camion, continueront d'échapper à la syndicalisation. Ces propriétaires-exploitants ne sont pas parties à une convention collective. Depuis toujours, ce sont les petits exploitants et camionneurs indépendants qui coupent l'herbe sous le pied des autres en appliquant des tarifs réduits. Bien qu'ils soient minoritaires, les petits exploitants sont les mieux placés pour nuire au marché en favorisant une baisse des tarifs.

Pour éviter cela, on doit créer un mécanisme en vue d'établir des tarifs minimaux pour le transport de conteneurs dans le port de Vancouver. Il faut des lois fédérales et provinciales relatives à l'établissement d'une commission chargée de fixer les taux minimaux. Puisque ce phénomène a toujours été accompagné d'un arrêt d'exploitation du port, nous savons au moins que les tarifs vont finir par tomber.

At this time, neither the federal nor the provincial government is doing anything about this. We talked to the B.C. Minister of Labour and they say that the Ministry of Transportation is the lead ministry on this issue. We walked to the Ministry of Transportation and they questioned whether the provincial government should be required to legislate rates. We have spoken to the offices of the Minister of International Trade, who is also the Minister of the Pacific Gateway. We are told that he is watching and very interested in ensuring that there is stability on the waterfront. Having said all that, all both governments are doing, it appears to us, is pointing fingers at each other and neither is doing anything.

As we said, these are the biggest issues threatening to destabilize the Port of Vancouver again this summer once the MOA expires. If there is no enforcement of the existing MOA now, it does not appear possible to get any kind of agreement to regulate how much the container truck driver will be paid in the future. Furthermore, in the event that the VPA continues to issue licences as they have been over the last year, the work at the port will be so diluted that no one will be able to make a living.

We all agree the last thing the Port of Vancouver needs at this time is another labour dispute. It appears, however, that the people that have the authority are sitting on their hands and not willing to do what they have the ability to do to prevent that from happening.

In closing, thank you again for hearing our presentation. We trust that your committee can provide some influence on what needs to be done to ensure stability on the waterfront this summer.

**The Chairman:** Thank you.

Mr. Dufresne, do you have a presentation to make?

**Tom Dufresne, President, International Longshore and Warehouse Union:** I do not have a presentation, but I look forward to answering any questions the Senate may have, particularly on the issue of security and the federal policies promoting intermodal transportation.

**The Chairman:** We are told that there is an alarming demographic problem in transportation in general, and all transportation workers — and especially those in trucking — tend to be older than the average worker. It is difficult to recruit workers given the long hours involved in long-distance trucking. What can be done to attract more qualified workers in long-distance trucking?

**Mr. Smith:** We are not involved in long-distance trucking. We are mainly container trucking in the Port of Vancouver.

**The Chairman:** Just in the port.

Pour l'instant, ni le gouvernement fédéral ni le gouvernement provincial ne font quoi que ce soit à cet égard. Nous avons parlé au ministre du Travail de la Colombie-Britannique, et on nous a dit que c'est le ministère des Transports qui est responsable de cette question. Nous nous sommes adressés au ministère des Transports, et ce dernier s'interroge sur la compétence du gouvernement provincial en ce qui concerne l'établissement de tarifs par voie législative. Nous avons communiqué avec le cabinet du ministre du Commerce international, qui agit également à titre de ministre responsable de la porte d'entrée du Pacifique. On nous a répondu qu'il suit la situation de près et qu'il est très intéressé à assurer la stabilité des activités portuaires. Cela dit, à nos yeux, il semble que les gouvernements se contentent de se renvoyer la balle et de ne rien faire.

Comme nous l'avons dit, ce sont les principaux problèmes qui menacent de déstabiliser de nouveau le port de Vancouver lorsque le PE prendra fin, cet été. S'il n'y a aucune exécution du PE qui existe actuellement, il semble impossible d'en arriver à une sorte d'entente visant à réglementer la rémunération des chauffeurs de camions porte-conteneurs à l'avenir. En outre, si l'APV continue de délivrer des permis comme elle l'a fait au cours de la dernière année, le marché portuaire sera si dilué, que personne n'arrivera à assurer sa subsistance.

Nous convenons tous du fait qu'un autre conflit de travail aurait des conséquences désastreuses pour le port de Vancouver. Il semble, toutefois, que les personnes en position d'autorité se contentent de ne rien faire et ne sont pas disposées à faire ce qu'elles sont habilitées à faire pour prévenir une telle situation.

Pour terminer, je vous remercie encore de nous avoir écoutés. Nous espérons que votre comité saura exercer son influence et favoriser la prise de mesures nécessaires à la stabilité des activités portuaires cet été.

**La présidente :** Merci.

Monsieur Dufresne, avez-vous un exposé à présenter?

**Tom Dufresne, président, International Longshore and Warehouse Union :** Je n'ai pas préparé d'exposé, mais je serai heureux de répondre à toutes les questions que les sénateurs voudront me poser, en particulier sur la question de la sécurité et des politiques fédérales relatives à la promotion du transport intermodal.

**La présidente :** On nous dit qu'il y a une tendance démographique alarmante dans l'ensemble du domaine des transports, et que tous les travailleurs du domaine — et en particulier les camionneurs — ont tendance à être plus âgés que la moyenne. Il est difficile de recruter des travailleurs, vu les longues heures de travail liées au camionnage longue distance. Que peut-on faire pour attirer davantage de travailleurs qualifiés dans le domaine du camionnage longue distance?

**M. Smith :** Nous n'évoluons pas dans le domaine du camionnage longue distance. Nous nous intéressons principalement au transport de conteneurs au port de Vancouver.

**La présidente :** Seulement au port.

The Montreal Port Authority recommends that all port employees be required to comply with the Marine Transportation Security Regulations and not just employees working in certain zones. According to the Port of Montreal, the zone approach is not practical because labour is hired and deployed throughout the port on a daily basis. The regulations are also inconsistent with the policy of the United States where all port employees will be required to undergo background checks by 2009. Do you agree with that?

**Mr. Dufresne:** On behalf of the International Longshore and Warehouse Union, no, respectfully, we do not agree.

We are working with Transport Canada on a zone type program called an R2. The problem we have with the marine facilities relating to the Marine Transportation Security Clearance Program is the fact that the program, as it is currently written in the regulation, has no transparent appeal process included in it. They have included an Office of Reconsideration contained within Transport Canada. We feel that it should be an independent quasi judicial body where a person might take an appeal of a decision to deny them their clearance.

**Senator Tkachuk:** Mr. Dufresne, will you be making a presentation as well?

**Mr. Dufresne:** No, I am just speaking on if you had any questions that you wanted to ask me.

**Senator Tkachuk:** Okay, yes, I do have questions. We are all trying to develop some expertise on the issue of ports for the Members of Parliament. We are unfamiliar with the topic, so much of this is very new to us. The labour situation, the truck operator and the owner-operator is a little confusing. I am wondering if you could just sort it out for me. We have the companies that hire truck drivers — and some of them probably have many trucks. We have the individual owner-operators, the ones who own their own trucks and operate independently on their own. Then who else do we have, and who do you specifically organize? Do you organize companies or when you are talking about organizing 600 of the 900 owner-operators, are you talking about individual truckers, or small companies?

**Mr. Smith:** We have organized 600 mainly owner-operators that work for various companies. Therefore, they are owner-operators who work for various companies that makes them dependent contractors under either the provincial code or the federal code; those are who we have organized mainly.

Many of these companies that have the owner-operators usually have a small component of their own employees who operate their trucks, but they are a very small minority.

L'autorité portuaire de Montréal recommande que l'ensemble des employés du port — et pas seulement ceux qui travaillent dans certaines zones — se plient au Règlement sur la sûreté du transport maritime. Le port de Montréal estime que l'approche axée sur les zones n'est pas pratique, car la main-d'œuvre embauchée est affectée chaque jour aux quatre coins du port. De plus, le règlement va à l'encontre de la politique américaine exigeant que tous les employés fassent l'objet d'une vérification des antécédents d'ici 2009. Êtes-vous d'accord avec cela?

**M. Dufresne :** Au nom de l'International Longshoremen's and Warehousemen's Union, avec le respect que nous devons au port de Montréal, nous ne sommes pas d'accord.

Nous travaillons avec Transports Canada à la conception d'un programme axé sur les zones qu'on qualifie de R2. Ce que nous reprochons à l'exécution du Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport maritime dans les installations maritimes, c'est que le programme, tel qu'il est décrit dans le règlement, ne s'assortit d'aucun mécanisme d'appel transparent. On a prévu la création d'un Bureau de réexamen relevant de Transports Canada. Nous estimons qu'il devrait s'agir d'un organisme quasi judiciaire indépendant auprès duquel une personne pourrait en appeler d'une décision de lui refuser une habilitation de sécurité.

**Le sénateur Tkachuk :** Monsieur Dufresne, allez-vous présenter un exposé aussi?

**M. Dufresne :** Non, je vais seulement prendre la parole si vous me posez des questions.

**Le sénateur Tkachuk :** D'accord, oui, j'ai effectivement des questions à poser. Nous essayons tous d'acquérir une certaine expertise sur la question des activités portuaires. Nous ne connaissons pas bien le sujet, une grande part de tout cela nous est étrangère. En ce qui concerne la main-d'œuvre, j'ai un peu de mal à saisir les notions d'exploitant et de propriétaire-exploitant. Je me demande si vous pourriez éclaircir cela pour moi. Il y a des entreprises qui embauchent des camionneurs — et certaines d'entre elles possèdent probablement de nombreux camions. Viennent ensuite les propriétaires-exploitants, c'est-à-dire les personnes qui possèdent leur propre camion et qui l'exploitent de façon indépendante. Qui y a-t-il d'autre et qui représentez-vous précisément? Représentez-vous les entreprises ou, lorsque vous affirmez représenter 600 des 900 propriétaires-exploitants, s'agit-il plutôt de camionneurs indépendants, ou de petites entreprises?

**M. Smith :** Nous représentons 600 membres, pour la plupart des propriétaires-exploitants, qui travaillent pour diverses entreprises. Il s'agit donc de propriétaires-exploitants qui travaillent pour diverses entreprises et qui, par conséquent, en vertu du code provincial ou du code fédéral, sont des entrepreneurs dépendants; ce sont surtout ces personnes que nous représentons.

Nombre de ces entreprises qui font appel aux propriétaires-exploitants comptent habituellement quelques employés chargés de conduire les camions de l'entreprise, mais il ne s'agit que d'une très petite minorité.

**Senator Tkachuk:** Outside this group, who else is in that trucking field or is the Port of Vancouver covered by this group alone?

**Mr. Smith:** Teamsters Canada has a few certifications as well that represent workers, owner-operators that transport containers to and from the port. They were the major player at this point.

**Senator Tkachuk:** When you say “to and from the port,” where is that?

**Mr. Smith:** Where is the Port of Vancouver?

**Senator Tkachuk:** No, no, where do they go?

**Mr. Smith:** From the port, they go to the various customers.

**Paul Uppal, Business Agent, Vancouver Container Truckers Association:** A container will be coming from China loaded with household products or clothing; it will come to the port where we will show up with a chassis on the back of a tractor, pick up that container, take it to one of these major warehouses, such as Hudd Distribution, which does a lot of work for Wal-Mart and Ikea. They will unload the container at that point. It might take a week for them to do it, or two weeks, depending on how backlogged they are. Then that container will ultimately end up going back to the port.

However, between that there are exporters as well that export pulp and lumber products and scrap metal products. Sometimes those containers will be taken to an exporter, loaded with this export product and delivered to the port.

**Senator Tkachuk:** Is this container taken by the trucker from the bay or whatever warehouse you have here, and taken to Prince George, for example, to pick up product or is it product that is arriving and put into a container?

**Mr. Uppal:** It is product that has arrived into the Lower Mainland, stored in warehouses and then stuffed into containers.

**Senator Tkachuk:** We were told by a group yesterday that the memorandum was a result of the last work stoppage, the result of violence and intimidation; that was their side of the story. I would like to hear your side of the story. How did the strike originate? Was it a legal strike? How was the process forced to come to the table to make an agreement?

**Mr. Uppal:** In late April of 2005, all the truck drivers got together over a dispute, which was led by a racist remark by somebody somewhere along the chain. The drivers all got together and, talking amongst each other, decided to have a meeting. About 150 to 200 people showed up at the first meeting. There was another meeting held a couple of weeks later, which ultimately got bigger and bigger, and everybody realized that nobody was making any money. It was not just me who was not making any money, it was everybody. It was all on the backs of the companies for which we worked.

**Le sénateur Tkachuk :** À part les membres de ce groupe, qui d'autre y a-t-il dans ce secteur de camionnage? Ou est-ce que le port de Vancouver est servi exclusivement par des membres de ce groupe?

**M. Smith :** Teamsters Canada est également accrédité pour représenter les travailleurs, les propriétaires-exploitants qui transportent des conteneurs à destination et à partir du port. C'est le principal intervenant pour l'instant.

**Le sénateur Tkachuk :** Qu'entendez-vous par « à destination et à partir du port »?

**M. Smith :** Vous voulez savoir où se trouve le port de Vancouver?

**Le sénateur Tkachuk :** Non, non, où vont-ils?

**M. Smith :** À partir du port, ils se rendent vers divers clients.

**Paul Uppal, agent de commerce, Vancouver Container Truckers Association :** Un conteneur chargé de produits ménagers ou d'articles vestimentaires arrive de la Chine; à son arrivée au port, nous nous présenterons avec une remorque, et nous transporterons ce conteneur vers l'un des grands entrepôts, comme celui de Hudd Distribution, qui fait beaucoup de travail pour Wal-Mart et Ikea. On va décharger le conteneur à cet endroit. Cela peut prendre une semaine ou deux, selon l'arrière de travail. Enfin, ce conteneur va retourner au port.

Mais il y a également des exportateurs de pâtes et papier, de bois d'œuvre et de ferraille. On va parfois apporter ces conteneurs à un exportateur, les remplir de son produit destiné à l'exportation et les livrer au port.

**Le sénateur Tkachuk :** Est-ce que ce conteneur est pris en charge par le camionneur dans la baie ou dans un autre entrepôt que vous avez ici, et transporté à Prince George, par exemple, pour prendre le produit, ou est-ce que le produit arrive ici pour être placé dans un conteneur?

**M. Uppal :** Le produit arrive dans le Lower Mainland, est entreposé et ensuite placé dans les conteneurs.

**Le sénateur Tkachuk :** Hier, un groupe de témoins nous a dit que le protocole était le résultat du dernier arrêt de travail, qu'il était le fruit de la violence et de l'intimidation; c'est leur version des faits. J'aimerais entendre votre version des faits. Comment la grève a-t-elle été déclenchée? S'agissait-il d'une grève légale? Comment en est-on venu à conclure une entente?

**M. Uppal :** À la fin du mois d'avril 2005, tous les camionneurs se sont ralliés à la suite d'un conflit occasionné par les commentaires racistes d'une personne à une étape quelconque de la filière. Les camionneurs se sont réunis et, à force d'en parler, ont décidé de tenir une réunion. Environ 150 à 200 personnes ont assisté à la première réunion. On a tenu une autre réunion deux semaines plus tard, et le mouvement a fait boule de neige, et tout le monde s'est aperçu que personne ne faisait de l'argent. Je n'étais pas le seul à ne pas faire d'argent : nous étions tous dans le même bateau. Et ceux qui supportaient le fardeau, c'était les entreprises pour lesquelles nous travaillions.

Ultimately, all the drivers just got together. We had meetings with the companies in rooms similar to this, and there were 52 company owners at that time. We tried to explain our concerns, and they said, “Yes, we understand you guys are not making money, but there is nothing that we can do. Let us go talk to the customers, the importers, the exporters and see what we can do to bring the rates up a little bit.”

They came back and said there was nothing they could do for us, but that we should just hold out, not do anything, not shut the port down — do not do this, do not do that. The guys were at the end of their rope. They had another meeting and everybody voted that they would be withdrawing their services as of such and such a date, and that is what ended up happening.

**Senator Tkachuk:** How many were there?

**Mr. Uppal:** There was, I believe, over 1,000 truckers at that time.

**Senator Tkachuk:** Were all the truckers involved? Would this be all the truckers or just a portion of them?

**Mr. Uppal:** I would say that 95 per cent of them were involved.

**Senator Tkachuk:** The companies that had a larger number of employees involved, that had employed truckers working for them, they continued to move product or were they forced out?

**Mr. Uppal:** There were some that continued to do work and others just chose not to work.

**Senator Tkachuk:** When they made that claim yesterday of intimidation and violence, how much intimidation and violence was there to enforce your strike? You had to enforce your strike somehow. Was it an illegal strike?

**Mr. Uppal:** We had no intimidation. It was just a withdrawal of service. It was not a strike because we were not, at that point in time, a legal entity at all. We were just a bunch of independent owner-operators that got together and decided to withdraw our services.

As for the intimidation, I was at every one of these locations where they had pickets set up — pickets, per se — and at those locations there was no intimidation as far as I could see. As the trucks arrived, they would stop and give them a leaflet or talk to them and ask them what they were doing and let them know what we were doing. The trucks would go through. However, the majority of trucks decided to support us and just turned around and left.

**Senator Tkachuk:** Are you organized now?

Au bout du compte, tous les camionneurs se sont tout simplement regroupés. Nous avons tenu des rencontres avec les entreprises dans des salles comparables à celles-ci, et il y avait 52 propriétaires d'entreprise à ce moment-là. Nous avons tenté de leur expliquer nos préoccupations, et ils ont répondu : « Oui, nous comprenons que vous ne faites pas d'argent, mais nous n'y pouvons rien. Nous allons parler aux clients, aux importateurs et aux exportateurs pour déterminer ce que nous pourrions faire pour hausser les tarifs un peu. »

Ils sont revenus nous dire qu'ils ne pouvaient rien pour nous, mais que nous devrions seulement tenir bon, ne rien faire, ne pas paralyser le port — ne faites pas ceci, ne faites pas cela. Les gars étaient à bout : ils ont tenu une autre réunion, et tout le monde a voté en faveur d'un retrait des services à compter de telle et telle date, et c'est ce qui a fini par arriver.

**Le sénateur Tkachuk :** Combien y en avait-il?

**M. Uppal :** Il y avait, je crois, plus de 1 000 camionneurs à ce moment-là.

**Le sénateur Tkachuk :** Est-ce que tous les camionneurs y ont pris part? S'agit-il de l'ensemble des camionneurs, ou seulement d'une partie?

**M. Uppal :** Je dirais que 95 p. 100 des camionneurs y ont participé.

**Le sénateur Tkachuk :** Les entreprises dont un grand nombre d'employés ont pris part à l'arrêt de travail, qui avaient des camionneurs à leur emploi, ont-elles continué de transporter des produits, ou ont-elles été forcées d'arrêter?

**M. Uppal :** Certaines d'entre elles ont continué à fonctionner, et d'autres ont tout simplement choisi d'interrompre leurs activités.

**Le sénateur Tkachuk :** Concernant les déclarations d'hier concernant l'intimidation et la violence, à quel point avez-vous dû recourir à l'intimidation et à la violence pour assurer le respect de votre grève? Vous avez tout de même dû faire quelque chose pour faire en sorte que votre grève soit respectée. S'agissait-il d'une grève illégale?

**M. Uppal :** Il n'y a pas eu d'intimidation. Il s'agissait uniquement d'un retrait du service. Il ne s'agissait pas d'une grève, car, à ce moment-là, nous n'étions pas une entité légale. Nous n'étions qu'un groupe de propriétaires-exploitants indépendants qui se sont réunis et qui ont décidé de retirer leurs services.

Pour ce qui est de l'intimidation, je me suis rendu à chacun de ces endroits où il y avait des lignes de piquetage — en bonne et due forme —, et, d'après ce que j'ai vu, il n'y a eu aucune intimidation à ces endroits. Lorsqu'un camion arrivait, on l'interceptait et on remettait un dépliant au chauffeur, ou on lui parlait, on lui demandait ce qu'il faisait, et on lui disait ce que nous faisons. Ensuite, les camions passaient. Toutefois, la majorité des camionneurs décidaient de nous appuyer et de rebrousser chemin.

**Le sénateur Tkachuk :** Êtes-vous syndiqués maintenant?



**Mr. Uppal:** We are organized now, yes.

**Senator Tkachuk:** Have you been recognized by the owner-operators as an organized group? You seem to have difficulty coming to the table, and I am just wondering what the problem is.

**Mr. Uppal:** Do you mean the problem with the whole 1,000 of the truckers?

**Senator Tkachuk:** Yes.

**Mr. Uppal:** It is an ongoing process through the B.C. Labour Relations Board. The owner-operators are trying to organize while the company owners are putting up a fight against it. It has taken us almost two years now, but we have been moving along slowly but surely, and we are getting ahead. We have not fallen backward yet.

**Senator Tkachuk:** They claim that this MOA that they have is too onerous and that once the time limit runs out, they will go back to their old ways, so to speak, and you will be forced to take action again I would imagine.

**Mr. Uppal:** We will not be forced. The drive downward will inevitably bring it on, as we have seen from history in 1999 and 2005. I believe there was one earlier than that, before my time.

**Senator Mercer:** I was trying to get a better handle on the picture. Therefore, there is no collective agreement in place.

**Mr. Smith:** No, sir, there is a collective agreement in place that covers about 500 of the 600 owner-operators that we have organized.

**Senator Mercer:** Is that under your union, the CAW?

**Mr. Smith:** Yes, that is right.

**Senator Mercer:** Does that collective agreement end this summer?

**Mr. Smith:** No, the collective agreement runs until 2008.

**Senator Mercer:** 2008.

**Mr. Smith:** Yes.

**Senator Mercer:** Therefore, you have a collective agreement in place.

**Mr. Smith:** Yes.

**Senator Mercer:** If the collective agreement is in place and the date of this memorandum of agreement comes and passes, will that affect the collective agreement?

**Mr. Smith:** No, it will not affect the collective agreement so much, but the employers, who we are certified with, will not get the business because the MOA will have run out, and all the other owner-operators that are not covered by our collective agreement will be able to cut rates below what is now the MOA; the customers will, therefore, go to those carriers.

**M. Uppal :** Nous sommes syndiqués maintenant, oui.

**Le sénateur Tkachuk :** Est-ce que les propriétaires-exploitants vous reconnaissent à titre de groupe syndiqué? Vous semblez avoir du mal à vous présenter à la table de négociation, et je me demande seulement quel est le problème.

**M. Uppal :** Vous vous demandez quel est le problème de l'ensemble des 1 000 camionneurs?

**Le sénateur Tkachuk :** Oui.

**M. Uppal :** Le processus est en cours au conseil des relations de travail de la Colombie-Britannique. Les propriétaires-exploitants essaient de s'organiser, alors que les propriétaires d'entreprise luttent contre ce processus. Il y a maintenant presque deux ans que nous nous consacrons à cela, et nous faisons des progrès — lentement, mais sûrement —, et nous avançons. Nous n'avons pas encore connu de recul.

**Le sénateur Tkachuk :** Ils avancent que ce PE qu'on leur impose est trop coûteux et qu'à son échéance ils reviendront à leurs vieilles méthodes — pour ainsi dire —, et je suppose que vous serez forcés d'agir encore.

**M. Uppal :** Nous n'y serons pas forcés. La tendance à la baisse va inévitablement mener à un conflit, comme en témoigne l'expérience de 1999 et de 2005. Je crois qu'il y a eu une autre grève avant cela, avant mon temps.

**Le sénateur Mercer :** J'essayais de mieux comprendre la situation. Ainsi, il n'y a pas de convention collective en vigueur.

**M. Smith :** Non, monsieur, il y a une convention collective en vigueur, elle s'applique à environ 500 des 600 propriétaires-exploitants que nous représentons.

**Le sénateur Mercer :** Et ils relèvent de votre syndicat, les TCA?

**M. Smith :** Oui, c'est ça.

**Le sénateur Mercer :** Est-ce que cette convention collective prend fin cet été?

**M. Smith :** Non, la convention collective est en vigueur jusqu'en 2008.

**Le sénateur Mercer :** En 2008.

**M. Smith :** Oui.

**Le sénateur Mercer :** Par conséquent, il y a une convention collective en vigueur.

**M. Smith :** Oui.

**Le sénateur Mercer :** Si la convention collective est en place, l'expiration du protocole d'entente influera-t-elle sur la convention collective?

**M. Smith :** Non, cela ne va pas vraiment influencer sur la convention collective, mais les employeurs, les entreprises auprès desquelles nous sommes accrédités, ne décrocheront pas de contrat lorsque le PE prendra fin, car tous les autres propriétaires-exploitants qui ne sont pas visés par notre convention collective seront en mesure de réduire les tarifs en deçà de ce que prévoit actuellement le PE : par conséquent, les clients iront à ces transporteurs.

**Senator Mercer:** Should it not work just the opposite way? I mean there is a collective agreement in place. It would seem to me that that is the group that has an agreement, which goes on to 2008 you said.

**Mr. Smith:** Yes. Mr. Ready's MOA covers every owner-operator.

**Senator Mercer:** Regardless of whether they are members of CAW or not.

**Mr. Smith:** Yes, exactly right.

**Senator Tkachuk:** Excuse me, could I just ask on that. What would a longshoreman do when that happens, when they ignore the collective agreement and bring on truckers who will obtain the lower price? Would you be supportive of this group? What will you do?

**Mr. Dufresne:** Well, if the truck drivers are on strike or locked out, we will certainly give them all the support we can. If they get into this downward spiral again, I imagine — well, one does not want to have to imagine — we would offer them our support and solidarity, but the other truck drivers are free to come and go on the port. There is no obligation to belong to a union. However, I believe if they do away with the MOA and the port licensing, as Mr. Uppal says, once again the truckers would be into a downward spiral where we will have trucks breaking down on our roads and highways. The trucks will not be properly maintained, and we will have excess pollution on the roads. In the past, during the government's blitz, when they would pull over these trucks, we have seen upward of 40 per cent of the vehicles not passing safety inspections, and that was a direct result of people not earning adequate money to maintain their vehicles.

**Senator Mercer:** I believe Senator Tkachuk was trying to get at it; if we get to this point, and the truckers withdraw their services, you have a collective agreement with the employer.

**Mr. Dufresne:** That is correct.

**Senator Mercer:** Will you work if there is work?

**Mr. Dufresne:** We worked through the last work stoppage when the truck drivers were non-union. There were not very many street trucks coming in, but we managed to store containers on open areas on the port and at other facilities that were not quite so busy.

**Senator Mercer:** However, now the CAW is recognized as a bargaining unit for a group of the truckers. This may not be a CAW withdrawal. If I understand it, it is a withdrawal of independent truckers across the board whether they are members of the CAW or not. What happens? I come from a place where unions do not normally cross picket lines — and I am not even sure that this is a picket line. That is what I am trying to figure out here.

**Le sénateur Mercer :** Ne devrait-on pas s'attendre à l'effet contraire? Je veux dire, il y a une convention collective en vigueur. Il me semble que c'est ce groupe qui est partie à une convention, laquelle est, d'après ce que vous dites, en vigueur jusqu'en 2008.

**M. Smith :** Oui. Le PE de M. Ready vise tous les propriétaires-exploitants.

**Le sénateur Mercer :** Qu'ils soient membres des TCA ou non.

**M. Smith :** Oui, c'est tout à fait cela.

**Le sénateur Tkachuk :** Excusez-moi, j'aimerais vous poser une question à ce sujet. Qu'advierait-il du débardeur lorsqu'une telle chose se produit, lorsqu'on fait fi de la convention collective et qu'on retient les services de camionneurs qui offrent le tarif le plus avantageux? Appuieriez-vous les membres de ce groupe? Que feriez-vous?

**M. Dufresne :** Eh bien, si les camionneurs sont en grève ou en lock-out, nous allons certainement leur fournir tout le soutien possible. Si la situation se détériore à nouveau, je suppose — eh bien, on n'aime pas devoir supposer de telles choses — que nous leur offririons notre soutien et notre solidarité, mais les autres camionneurs sont libres d'aller au port. Personne n'est tenu d'appartenir à un syndicat. Toutefois, je crois que, si on renonce au PE et à la délivrance de permis d'accès au port, comme l'a dit M. Uppal, la situation des camionneurs va de nouveau se dégrader, et il y aura des camions qui tombent en panne sur nos chemins et nos routes. Les camions ne seront pas bien entretenus, et cela va mener à une pollution accrue sur la route. Par le passé, pendant la campagne-éclair du gouvernement, lorsqu'on procédait à des contrôles de sécurité ponctuels, plus de 40 p. 100 des véhicules échouaient à l'inspection, et cela tenait directement au fait que les gens ne gagnaient pas suffisamment d'argent pour assurer l'entretien de leur véhicule.

**Le sénateur Mercer :** Je crois que c'est à cela que le sénateur Tkachuk voulait en venir : si on en arrive à ce point et que les camionneurs retirent leurs services, vous avez une convention collective avec l'employeur.

**M. Dufresne :** C'est exact.

**Le sénateur Mercer :** Allez-vous travailler s'il y a du travail?

**M. Dufresne :** Nous avons travaillé pendant le dernier arrêt de travail, quand les camionneurs n'étaient pas syndiqués. Il n'y avait pas beaucoup de camions indépendants, mais nous arrivions à entreposer les conteneurs dans des zones ouvertes du port ainsi que dans d'autres installations qui n'étaient pas aussi occupées.

**Le sénateur Mercer :** Maintenant, par contre, les TCA sont reconnus comme unité de négociation pour un groupe de camionneurs. Il ne s'agira peut-être pas d'un retrait par les TCA. Si je comprends bien, il s'agit d'un retrait de l'ensemble des camionneurs indépendants, qu'ils soient membres des TCA ou pas. Que va-t-il se produire? Je viens d'un endroit où les syndicats respectent habituellement les lignes de piquetage — et je ne suis même pas certain qu'il s'agit d'une ligne de piquetage. C'est ce que j'essaie de déterminer ici.

**Mr. Dufresne:** Yes, well, we would not be crossing any picket lines, and we would not be operating any vehicles or anything. However, I guess that is something to see. The truck drivers and the unions representing them will have to work out whether or not they will withdraw their services, whether they could legally withdraw their services or whether they will be compelled to keep working because they are under collective agreements that remain in effect. Therefore, I do not want to put the cart before the horse.

**Senator Mercer:** No, I appreciate that. Are there any discussions currently?

**Mr. Smith:** There are no discussions currently. We have asked for another meeting with Emerson's office and we have not confirmed the meeting as of yet.

**Senator Mercer:** However, you have not had any meetings with the Vancouver Port Authority on this matter.

**Mr. Smith:** We have had a few meetings with the Vancouver Port Authority on enforcing the licence, and they are moving very slowly.

**Senator Mercer:** Getting to that point, in your first issue you talked about calling a hearing on various violations of the memorandum of agreement. What, specifically, are some of those violations? It may be a long list, so give me quick example.

**Mr. Uppal:** The main violation of the memorandum of agreement is the owner-operator not being paid the rate that is set out in Schedule 1 and Schedule 2.

**Senator Mercer:** That is pretty fundamental.

**Mr. Uppal:** Yes, that is the complaint that we put forward to the VPA. They are calling it anecdotal evidence because all we can provide to them is a statement. Sometimes the statements that we get from the company owners for whom we work look like a receipt you might get in a corner store. It is very serious; it is like that, handheld.

**Senator Mercer:** It is curious. By the way, you mentioned in your presentation, at last count, there were 4600 licences for extra support. We were told, sometime in the last couple of days, that it was much higher than that; that there are many more truck people who have licences, and now some of those people are not here in Vancouver — they may be coming in and out from Saskatchewan or Manitoba — but the licensing numbers are much higher than that.

**Mr. Smith:** Yes, at the last stakeholders' meeting there was mention of some cursory calculation closer to 6,000 licences that are issued. It is probably closer to 4600 in the Province of B.C. A trucking company in Saskatchewan, for instance, that may need to come to the Port of Vancouver to pick up a container will license all their trucks just to make sure that if one needs to get here, they can get in.

**M. Dufresne :** Oui, eh bien, nous ne franchirions pas de lignes de piquetage, et nous ne conduirions pas de véhicules, et nous ne ferions rien d'autre. Toutefois, je suppose que cela reste à voir. Les camionneurs et les syndicats qui les représentent devront déterminer s'ils retirent leurs services ou pas, s'ils peuvent retirer leurs services légalement, ou s'ils seront tenus de continuer à travailler parce qu'ils sont parties à des conventions collectives qui sont toujours en vigueur. Par conséquent, je ne veux pas mettre la charrue avant les bœufs.

**Le sénateur Mercer :** Non, je comprends cela. Y a-t-il actuellement des discussions?

**M. Smith :** Il n'y a pas de discussion actuellement. Nous avons demandé une autre rencontre avec le bureau d'Emerson, et nous n'avons pas confirmé de réunion pour l'instant.

**Le sénateur Mercer :** Mais vous n'avez pas tenu de réunion avec l'autorité portuaire de Vancouver sur cette question.

**M. Smith :** Nous avons rencontré des représentants de l'autorité portuaire de Vancouver au sujet de l'application de la licence, et ils réagissent très lentement.

**Le sénateur Mercer :** Puisque nous sommes sur cette question, le premier aspect que vous avez soulevé concernait la tenue d'une audience relative à diverses violations du protocole d'entente. De quelle nature sont ces violations, précisément? La liste est peut-être longue, alors donnez-moi seulement un exemple rapide.

**M. Uppal :** La principale violation du protocole d'entente tient au fait que le propriétaire-exploitant ne touche pas le tarif prévu à l'annexe 1 et l'annexe 2.

**Le sénateur Mercer :** C'est plutôt fondamental.

**M. Uppal :** Oui, c'est ce que nous faisons valoir à l'APV. On nous dit que nos preuves sont anecdotiques, car nous ne pouvons leur fournir qu'un relevé. Parfois, les relevés que nous recevons des propriétaires d'entreprise pour lesquelles nous travaillons ressemblent à une facture de dépanneur. C'est très sérieux; c'est comme ça, établi à la main.

**Le sénateur Mercer :** C'est curieux. En passant, vous avez mentionné, dans votre exposé, qu'au dernier décompte il y avait 4 600 licences pour du soutien supplémentaire. On nous a dit, à un moment donné, au cours des derniers jours, qu'il y en avait beaucoup plus que ça; qu'il y a beaucoup plus de camionneurs titulaires de licences, et que, maintenant, certaines de ces personnes ne sont pas ici à Vancouver — elles viennent peut-être de la Saskatchewan ou du Manitoba —, mais le nombre de licences délivrées est beaucoup plus élevé que cela.

**M. Smith :** Oui, à l'occasion de la dernière réunion des intéressés, on a mentionné une estimation superficielle qui se rapproche davantage des 6 000 licences délivrées. C'est probablement plus près de 4 600, dans la province de la Colombie-Britannique. Par exemple, une entreprise de camionnage de la Saskatchewan susceptible d'avoir besoin de faire prendre un conteneur au port de Vancouver obtiendra une licence pour tous ses camions, pour s'assurer que tout camion disponible est en mesure d'accéder au port.

**Senator Mercer:** This morning we heard evidence from the Western Transportation Advisory Council, WESTAC. Ruth Sol was here, and those of us from the East were rather impressed by the council because it seemed to have management, labour importers, exporters, the shipping lines, the customers, the whole mix of people involved in using and making the Port of Vancouver work or the Pacific Gateway work; are either the CAW or the longshoremen a member of that? I believe the longshoremen are, are not they?

**Mr. Dufresne:** Yes, they are both members.

**Senator Mercer:** Okay; and CAW is a member?

**Mr. Smith:** In terms of rail, we are involved with WESTAC.

**Senator Mercer:** Is that because you represent the CN and others?

**Mr. Smith:** That is right.

**Senator Mercer:** There is an interesting process; I am bringing them up because in our exchange, we talked an awful lot about labour shortage: The shortage of workers and specifically the shortage of truck drivers. I do not believe I am misquoting; it may have been her or her colleague who said that one of the best ways to fix the shortage of truck drivers is to pay them more, which made some sense to me. However, now I find that there is an agreement to pay truck drivers more, which has been neglected by the companies.

**Mr. Smith:** Yes.

**Mr. Dufresne:** Yes.

**Mr. Smith:** There are many companies that are paying less than what they should be paying, yes.

**Senator Mercer:** Are these companies part of the memorandum of agreement.

**Mr. Smith:** Yes.

**Senator Mercer:** Are they all signatories of the memorandum of agreement?

**Mr. Smith:** I do not believe they are all signatories, are they?

**Mr. Uppal:** Yes, they are all signatories.

**Mr. Smith:** They are all obliged to follow the MOA in order to get a licence at the Port of Vancouver.

**Senator Zimmer:** What is the rationale in not paying?

**Mr. Uppal:** There are truck drivers who come in who, traditionally, used to work on the highway, long haul. They would not see their family for four, five, six days in a row. Since our dispute in 2005, our rates have now jumped up so that we are making a living. These truckers now decide to come in off the highway, drop the rate down a little to come into town to do some

**Le sénateur Mercer :** Ce matin, nous avons entendu le témoignage du Western Transportation Advisory Council, WESTAC. Ruth Sol était ici, et ceux d'entre nous qui viennent de l'Est étions plutôt impressionnés par le conseil, car il semble mobiliser la direction, les syndicats, les importateurs, les exportateurs, les lignes maritimes, les clients, bref, tous les intervenants, pour assurer la bonne marche du port de Vancouver ou de la porte du Pacifique; est-ce que les TCA ou les débardeurs sont membres de ce conseil? Je crois que les débardeurs y sont représentés, n'est-ce pas?

**M. Dufresne :** Oui, ces deux groupes sont représentés.

**Le sénateur Mercer :** D'accord; et les TCA sont membres du conseil?

**M. Smith :** En ce qui concerne le transport ferroviaire, nous avons des liens avec WESTAC.

**Le sénateur Mercer :** Est-ce parce que vous représentez le CN et d'autres travailleurs?

**M. Smith :** C'est exact.

**Le sénateur Mercer :** C'est un mécanisme intéressant; je soulève la question parce que nous avons, dans nos échanges avec le WESTAC, beaucoup parlé de la pénurie de main-d'œuvre : la pénurie de travailleurs et, plus précisément, la pénurie de camionneurs. Je ne crois pas déformer les propos du conseil : j'ignore si c'est elle ou son collègue qui a déclaré que l'une des meilleures façons de remédier à la pénurie de camionneurs consiste à les payer davantage, solution qui m'apparaît sensée. Toutefois, je constate qu'il y a un protocole d'entente visant à mieux rémunérer les camionneurs, et que les entreprises n'en tiennent pas compte.

**M. Smith :** Oui.

**M. Dufresne :** Oui.

**M. Smith :** De nombreuses entreprises versent un tarif inférieur à celui qu'elles devraient verser, oui.

**Le sénateur Mercer :** Et ces entreprises sont visées par le protocole d'entente?

**M. Smith :** Oui.

**Le sénateur Mercer :** Elles sont toutes signataires du protocole d'entente?

**M. Smith :** Je ne crois pas qu'elles soient toutes signataires. Le sont-elles?

**M. Uppal :** Oui, elles sont toutes signataires.

**M. Smith :** Elles sont toutes tenues de se conformer au PE pour obtenir une licence d'accès au port de Vancouver.

**Le sénateur Zimmer :** En quoi est-il utile de ne pas payer?

**M. Uppal :** Il y a des camionneurs qui arrivent et qui avaient l'habitude de faire de la route, du transport sur grande distance. Ils ne voyaient pas leur famille pendant quatre, cinq, six jours d'affilée. Depuis notre conflit en 2005, nos tarifs ont augmenté, et nous arrivons à faire nos frais. Ces camionneurs décident de renoncer aux longues distances, réduisent un peu leur tarif pour

work and be with their families. They are not making as much money as they did on the highway, but they are cutting the rate that we are making in town and then that is the beginning of the end, right.

**Senator Mercer:** They are home every night.

**Senator Mercer:** Someone in our discussion yesterday and in part of our discussion today, we talked about the reputation and image of the Port of Vancouver. One of the items we discussed was what is viewed as frequent disruptions in service because of labour disputes with various unions and/or groups. Are you concerned about this? I am not asking you to abandon your commitment to your memorandum of agreement. However, does this concern your members and the union itself?

**Mr. Smith:** Of course, senator, if the Port of Vancouver is damaged any more by its reputation, the container traffic in general will be reduced, which will reduce everybody's available work whether it is longshoremens, container truck drivers or whatever; we can see it. We know how other ports can pick up the slack if need be, and those containers can go elsewhere. That is the last thing we want. It begs the question of why, then, neither level of government is making any effort to prevent that from happening in the future in terms of providing legislation for continuing the MOA or some form of MOA, so that there is some minimum payment for the container truck drivers to prevent another work stoppage.

**Senator Mercer:** Now, I gather from what you have said in your presentation that this company, Bestlink Transport Services Inc., was suspended?

**Mr. Smith:** Yes.

**Senator Mercer:** It came back as WE CAN.

**Mr. Smith:** Yes.

**Senator Mercer:** The next version will be "WE WILL," I suppose.

**Mr. Smith:** There is money on that one.

**Senator Mercer:** I want to get in on the pool.

Does it specifically say in the memorandum of agreement that the Vancouver Port Authority is charged with the responsibility of policing this?

**Mr. Smith:** It does now. The regulations in place allow the port to issue licences, and, as a condition of a licence, the employers will abide by the memorandum of agreement, so it is the port's authority.

**Senator Mercer:** Okay, that makes sense to me, and if that were enforced, there would be no work stoppage this summer.

venir travailler en ville et être avec leur famille. Ils ne font pas autant d'argent qu'avec le transport longue distance, mais ils réduisent le tarif que nous touchons en ville, et ça, c'est le début de la fin.

**Le sénateur Mercer :** Ils sont à la maison tous les soirs.

**Le sénateur Mercer :** Quelqu'un, dans notre discussion d'hier et dans une partie de notre discussion d'aujourd'hui... nous avons parlé de la réputation et de l'image du port de Vancouver. Nous avons parlé, notamment, de ce qui est perçu comme une interruption fréquente du service liée à des conflits de travail avec divers syndicats ou d'autres groupes. Est-ce que cela vous préoccupe? Je ne vous demande pas d'abandonner votre engagement envers votre protocole d'entente. Mais la situation est-elle source de préoccupation pour vos membres et pour le syndicat?

**M. Smith :** Bien sûr, sénateur, si la réputation du port de Vancouver souffre davantage, l'ensemble du transport de marchandises conteneurisées sera réduit, ce qui va réduire d'autant le travail offert à l'ensemble des intervenants, qu'il s'agisse des débardeurs, des chauffeurs de camions porte-conteneurs ou d'autres personnes; nous pouvons le voir. Nous savons que d'autres ports peuvent prendre la relève au besoin, et que ces conteneurs peuvent aller ailleurs. C'est bien la dernière chose que nous souhaitons. La question qui s'impose à l'esprit, alors, c'est pourquoi aucun des ordres de gouvernement ne lève le petit doigt pour prévenir une telle chose en adoptant des lois pour maintenir le PE ou une forme de PE, afin qu'on puisse verser un tarif minimum aux chauffeurs de camions porte-conteneurs et prévenir un autre arrêt de travail.

**Le sénateur Mercer :** Alors, je crois comprendre, d'après ce que vous avez dit dans votre exposé, que cette entreprise, Bestlink Transport Services Inc., a été suspendue?

**M. Smith :** Oui.

**Le sénateur Mercer :** Elle est revenue sous le nom de WE CAN.

**M. Smith :** Oui.

**Le sénateur Mercer :** Sa prochaine incarnation sera « WE WILL », je suppose.

**M. Smith :** Il y a fort à parier que vous avez raison.

**Le sénateur Mercer :** Je parierais là-dessus.

Est-ce qu'on prévoit explicitement dans le protocole d'entente que l'autorité portuaire de Vancouver a pour responsabilité d'assurer l'exécution du protocole?

**M. Smith :** Maintenant, oui. La réglementation en vigueur autorise le port à délivrer des licences, et, pour en obtenir une, les employeurs doivent se plier aux exigences énoncées dans le protocole d'entente; c'est donc l'autorité portuaire qui est responsable.

**Le sénateur Mercer :** D'accord, cela me semble sensé, et si on assurait le respect du protocole, alors il n'y aurait pas d'arrêt de travail cet été.

**Mr. Smith:** However, the MOA expires in July. Therefore, there will be no MOA for the Vancouver Port Authority to enforce.

**Senator Mercer:** It is much easier to talk of future agreements if you have honoured the current one.

**Mr. Dufresne:** If I could make a comment on that, with your indulgence. One of the problems with MOAs is enforcement mechanisms, adequate enforcement mechanisms and a willingness to enforce the memorandums.

As I said, this one company got suspended, but they need to police it, if you will, where people can make complaints without putting their livelihood in jeopardy. They need to be able to say that XYZ Company is not paying the proper rate. Otherwise, as the other gentleman said, it will be a downward spiral where everybody will be charging a rate that is \$5 cheaper or getting paid the same rate and kicking back some money to a dispatch system in order to get the work. That will just drive down the quality, which will hurt the reputation of the Port of Vancouver.

We have done a lot of work to promote the reputation of the Port of Vancouver. Just two days ago, I met with the trade commissioner from the Foreign Affairs and International Trade Canada here in Vancouver. They are in town on a training forum. A number of people came and spoke from the Port of Vancouver and from the shipping community — the shipping lines, container lines — and we made presentations on the work we are doing. We have travelled with the port and with our employers to promote the Port of Vancouver, and that is one of the reasons for growth in trade, we believe, aside from the fact that China is booming, which is why Vancouver became the port of choice.

**Senator Mercer:** I am from Halifax, and I met with your counterparts in Halifax not too long ago. We talked about some of the problems that they are having, about training. Is adequate training being provided in the Port of Vancouver by the Vancouver Port Authority or by other entities?

**Mr. Dufresne:** As provided by our employers with our members doing the training, well, adequate is a difficult way to describe it. We are training on a two-shift-a-day basis, six days a week. One of the issues that is that over the course of the next four years, probably 900 people will retire out of a workforce of a little over 4,000 people. When those people retire, many of them carry what are called ratings or abilities to do certain jobs, so with 900 people retiring we could take anywhere from 1,600 to 2,000 positions that will be retiring.

Therefore, there is a lot of training going on. There could be more certainly, and they are, in fact, building a training centre now out in Richmond, which will be run by the British Columbia

**M. Smith :** Par contre, le PE prend fin en juillet. Par conséquent, l'autorité portuaire de Vancouver n'aura plus de PE à exécuter.

**Le sénateur Mercer :** Il est beaucoup plus facile d'envisager la conclusion d'ententes futures si celle qui est en cours a été respectée.

**M. Dufresne :** J'aimerais dire quelque chose à ce sujet, si vous permettez. L'un des problèmes des PE concerne les mécanismes d'exécution, l'établissement de mécanismes d'exécution adéquats, et la volonté d'assurer l'exécution des protocoles d'entente.

Comme je l'ai dit, cette entreprise a été suspendue, mais il faut exercer un contrôle à cet égard, donner aux gens la possibilité de formuler des plaintes sans mettre en péril leur subsistance. Ils doivent pouvoir dire que l'entreprise XYZ ne verse pas le tarif convenu. Sinon, comme l'a dit l'autre témoin, il y aura un mouvement à la baisse où tout le monde exigera 5 \$ de moins ou touchera le même tarif et versera des pots-de-vin à un système de répartition pour avoir du travail. Cela va seulement faire baisser la qualité, ce qui va ternir la réputation du port de Vancouver.

Nous avons fait beaucoup de travail pour promouvoir la réputation du port de Vancouver. Il y a deux jours seulement, j'ai rencontré le délégué commercial d'Affaires étrangères et Commerce international Canada à Vancouver. Des gens du ministère sont en ville pour une conférence sur la formation. Un certain nombre de personnes du port de Vancouver et du milieu du transport des marchandises — les lignes maritimes, les entreprises de transport de conteneurs — sont venues, et nous avons présenté des exposés sur le travail que nous faisons. Nous avons voyagé avec les représentants du port et avec nos employeurs dans le but de promouvoir le port de Vancouver, et c'est l'une des raisons de la croissance des échanges commerciaux, à notre avis, outre le fait que la Chine connaît une période de prospérité, et c'est pourquoi Vancouver jouit d'un statut privilégié.

**Le sénateur Mercer :** Je suis originaire de Halifax, et j'ai rencontré vos homologues de Halifax il n'y a pas trop longtemps. Nous avons parlé de certains des problèmes qu'ils connaissent, en ce qui concerne la formation. Est-ce qu'une formation adéquate est dispensée au port de Vancouver, par l'autorité portuaire de Vancouver ou par d'autres entités?

**M. Dufresne :** Dans la mesure où la formation est offerte par nos employeurs et dispensée par nos membres, eh bien, on pourrait difficilement la qualifier d'adéquate. Nous dispensons la formation à raison de deux quarts de travail par jour, six jours par semaine. L'un des problèmes, c'est qu'au cours des quatre prochaines années, probablement 900 personnes vont prendre leur retraite; or, l'effectif est d'un peu plus de 4 000 personnes. Lorsque ces personnes partiront, nombre d'entre elles possèdent des cotes ou des compétences leur permettant d'exercer certaines fonctions, alors, avec 900 départs à la retraite, nous pourrions nous retrouver avec 1 600 à 2 000 postes vacants.

Il y a donc beaucoup de formation à fournir. On pourrait certainement en offrir davantage, et, de fait, on bâtit actuellement à Richmond un centre de formation qui sera dirigé par la British

Maritime Employers Association, BCMEA; and International Longshore and Warehouse Union, ILWU. It is being built on port property with the intention of more ongoing training.

**Senator Mercer:** Would that facility house the simulators that are used for training?

**Mr. Dufresne:** That is correct. There will be two simulators. The facility is being drywalled and painted at the moment.

**Senator Mercer:** If I wanted to become a longshoreman and work on a simulator, where would I get my training now?

**Mr. Dufresne:** There are no facilities that you could get any training in unless you were part of the hiring process. I should have brought the presentation that I did the other day with me. We will be hiring in a couple weeks for about 400 positions. Last time we did this in 2006, 10,000 people applied for 1,500 positions. Out of the 1,500 positions, 400 people were drawn in a lottery style draw and out of those 400, only about 238 people made it all the way through the process. First, they have to undergo the two-day safety orientation program and write a safety comprehension test. If they pass that, then they get into the training programs.

**Senator Zimmer:** You mentioned the MOA expires in July of this year. Are there ongoing negotiations right now and any chance of one being in place in August of this year?

**Mr. Smith:** At this point, no, there are no ongoing negotiations. As I have said in the presentation, nobody seems to be taking any responsibility in either the federal or provincial government to extend it, provide a mechanism for a new memorandum of agreement or establish a minimum pay rate past the expiry date in July.

**Senator Zimmer:** My next question is on security clearance. Is your membership affected by the federal Marine Transportation Security Clearance Program, which requires certain port employees to submit background checks, and, if so, what impact do you expect it will have on the efficiencies capacity for handling or transporting containerized freight?

**Mr. Smith:** Senator, we are not covered by that.

**Senator Zimmer:** You are not covered, okay. Are you Mr. Dufresne?

**Mr. Dufresne:** Yes, we are covered. We are currently working with Transport Canada to identify certain positions — safety sensitive positions or security sensitive positions, if you will — that would require a security clearance program.

Columbia Maritime Employers Association ou BCMEA, et l'International Longshore and Warehouse Union, ou ILWU. On construit le centre sur le terrain du port dans le but de fournir davantage de formation permanente.

**Le sénateur Mercer :** Est-ce que cet établissement accueillerait les simulateurs qu'on utilise pour la formation?

**M. Dufresne :** C'est exact. Il y aura deux simulateurs. On s'affaire actuellement à installer les cloisons sèches et à peindre.

**Le sénateur Mercer :** Si je voulais devenir débardeur et apprendre au moyen d'un simulateur, où pourrais-je obtenir une formation à l'heure actuelle?

**M. Dufresne :** Il n'y a aucune installation qui vous permettrait de bénéficier de cette formation, à moins que vous ne soyez déjà engagé dans le processus d'embauche. J'aurais dû apporter l'exposé que j'ai présenté l'autre jour. Dans quelques semaines, nous allons embaucher en vue de combler environ 400 postes. La dernière fois que nous avons fait cela, en 2006, 10 000 personnes avaient postulé, et il n'y avait que 1 500 postes à combler. Sur les 1 500 postes, 400 personnes ont été choisies au moyen d'un tirage au sort, et seulement 238 de ces 400 personnes sont allées jusqu'au bout. Tout d'abord, elles doivent participer à un programme de deux jours relatif à la sécurité et réussir l'examen écrit de compréhension de la sécurité. Ce n'est qu'après avoir franchi ces étapes qu'ils passent aux programmes de formation.

**Le sénateur Zimmer :** Vous avez mentionné que le PE expire en juillet de cette année. Y a-t-il actuellement des négociations? Est-il possible qu'un protocole d'entente soit mis en œuvre en août de cette année?

**M. Smith :** Pour l'instant, non, il n'y a pas de négociations en cours. Comme je l'ai dit pendant mon exposé, ni le gouvernement fédéral ni le gouvernement provincial ne semble vouloir se charger d'étendre le protocole, de fournir un mécanisme propice à la conclusion d'un nouveau protocole d'entente ou d'établir un tarif minimum qui s'appliquerait au-delà de l'expiration du protocole, en juillet.

**Le sénateur Zimmer :** Ma prochaine question porte sur l'habilitation de sécurité. Vos membres sont-ils visés par le Programme fédéral d'habilitation de sécurité en matière de transport maritime, qui exige que certains employés portuaires fassent l'objet de vérification des antécédents? Dans l'affirmative, selon vous, quelle sera l'incidence du programme sur la capacité de manutention ou de transport efficaces de marchandises conteneurisées?

**M. Smith :** Nous ne sommes pas visés par ce programme.

**Le sénateur Zimmer :** Vous n'êtes pas visés, d'accord. Et vous, monsieur Dufresne?

**M. Dufresne :** Oui, nous sommes visés. Nous collaborons actuellement avec Transports Canada pour déterminer quels postes — des postes critiques pour la sécurité ou, si vous voulez, des postes à cote de sécurité élevée — devraient être visés par le Programme d'habilitation de sécurité.

As I said earlier, one of the issues that we have is that there is no fair transparent independent appeals process contained in the regulation. One of the issues that we are dealing with is security and efficiency. However, we also want to see built into that, our rights as Canadian citizens not to be unduly subjected to background checks without a proper recourse mechanism or some mechanism that would allow a person, who is wrongfully denied the ability make a representation, to have the decision overturned.

Currently, as I said, within Transport Canada they are setting up their own Office of Reconsideration right down the hall from the person who just turned those people down, and we do not feel that is acceptable under Canada's system of governance. Also Justice O'Connor, in his second report on the Maher Arar inquiry, reported on the fact that Transport Canada is becoming more and more a security-intelligence organization than it started out to be. They have their own marine security, marine intelligence and airport intelligence. They have all these different departments in there, and yet they report essentially to nobody except the Minister of Transport.

If we cannot get the appeals process in front of somebody, such as a judge, we feel that it would be more proper to appeal to the Transportation Appeal Tribunal of Canada. They have told us it will take five years to enact legislation to allow that. However, we believe if there was a will amongst all the parties in the House of Commons to make sure that people had their Charter rights guarded, they should be able to get party consent to get something such as that through; or they should just do it through Order in Council, and we would work with them to get the agreement.

**Senator Zimmer:** To accomplish that.

**Mr. Dufresne:** Yes.

**Senator Zimmer:** The other question is in the area of passports. Is your membership affected by the Western Hemisphere Travel Initiative, which would require Canadians crossing the U.S. border by land or sea to carry a passport starting no later than June of 2009 and probably earlier? If so, what impact do you expect it would have on your efficiency capacities for handling or transporting containerized freight?

**Mr. Dufresne:** In the area of passports, it would not affect us so much in the containerized section, but Vancouver is a very big cruise ship facility. I cannot remember the number of passengers we handle in a year. I assume it is well over a million and we feel that many people may not bother coming from the U.S. to get on these ships to go up to Alaska, and it may affect Canadians who travel to Seattle. There are different ports where they can get on the vessel and do the 14-day tour, 10-day tour or 7-day tour.

Comme je l'ai dit plus tôt, l'un des problèmes que nous avons, c'est que la réglementation ne prévoit aucun mécanisme d'appel indépendant, équitable et transparent. L'un des problèmes que nous cherchons à résoudre concerne la sécurité et l'efficacité. Toutefois, nous tenons aussi à enclâsser dans un mécanisme, histoire de protéger nos droits, à titre de citoyen canadien, de ne pas faire indûment l'objet de vérification des antécédents, un mécanisme de recours convenable ou une sorte de mécanisme qui permettrait à une personne refusée à tort de présenter des observations et, peut-être de faire annuler la décision.

À l'heure actuelle, comme je l'ai dit, Transports Canada s'affaire à établir son propre Bureau de réexamen, qui exercerait ses activités à deux pas de la personne même qui vient tout juste de refuser ces gens, et nous sommes d'avis qu'une telle situation est inacceptable sous le régime de gouvernance canadien. D'ailleurs, le juge O'Connor, dans son deuxième rapport s'inscrivant dans la Commission Arar, a signalé que Transports Canada s'intéresse de plus en plus au renseignement de sécurité qu'autrefois. Le ministère est doté de son propre service de sécurité maritime, de renseignement maritime et de renseignement aéroportuaire. On y trouve toutes ces sections qui, pourtant, relèvent essentiellement du ministre des Transports et de personne d'autre.

Si nous ne pouvons interjeter appel devant quelqu'un, comme un juge, nous estimons qu'il serait plus convenable d'en appeler devant le Tribunal d'appel des transports du Canada. Ils nous ont dit qu'il faudra cinq ans pour promulguer une loi qui permet cela. Toutefois, nous croyons que, si tous les partis à la Chambre des communes étaient disposés à prendre les mesures qui s'imposent pour protéger les droits prévus dans la Charte, on pourrait obtenir le consentement de chaque parti pour faire adopter une telle loi; on pourrait également le faire au moyen d'un décret, et nous pourrions travailler avec eux pour en arriver à un accord.

**Le sénateur Zimmer :** Pour réaliser cela.

**M. Dufresne :** Oui.

**Le sénateur Zimmer :** L'autre question concerne les passeports. Vos membres sont-ils touchés par l'Initiative relative aux voyages dans l'hémisphère occidental, dans le cadre duquel les Canadiens qui franchissent la frontière terrestre ou maritime américaine doivent posséder un passeport au plus tard en juin 2009 et probablement avant? Dans l'affirmative, quelle serait, selon vous, l'incidence sur la capacité de manutention ou de transport efficaces de marchandises conteneurisées?

**M. Dufresne :** Pour ce qui est des passeports, cela n'aurait pas vraiment d'incidence sur la section du transport conteneurisé, mais Vancouver accueille de nombreux navires de croisière. J'oublie le nombre de passagers qui y transitent chaque année. Je suppose que nous voyons passer plus d'un million de passagers, et nous croyons que de nombreuses personnes ne voudront peut-être pas se donner la peine de se déplacer des États-Unis à Vancouver pour monter à bord de ces navires et aller jusqu'en Alaska, et cela pourrait aussi avoir un impact sur les Canadiens qui se rendent à Seattle. Il y a divers ports où ces gens peuvent monter à bord d'un navire pour un voyage de 14 jours, de 10 jours ou de 7 jours.



Therefore, it may impact the business quite a bit with Americans not wanting to get a passport to come into Canada and it may affect people going down to the U.S. to board in Seattle.

**Senator Zimmer:** They just bypass the process.

**Mr. Dufresne:** Yes.

**Senator Zimmer:** From your perspective, is there labour peace in the containerized transportation industry and, if not, what conditions do you believe need to exist; and can the federal government play a role in this?

**Mr. Dufresne:** At our end, we believe there is peace in the container industry. There is much aggravation right now at the railways and the choke points. There is the feeling that the containers are being held hostage by Canada's two national railways by shortage of supply of proper railcars to haul the containers back and forth across Canada and that there should be something done to ensure that there be an adequate supply of railcars.

**Senator Zimmer:** We have heard a fair amount of testimony about that.

**Mr. Smith:** There is, at this point in time, stability in container trucking. There will not be after the expiry of Mr. Ready's MOA at the end of July. That will be the beginning of rate cutting. We have been through this so many times now that we know exactly what will happen: The rates will be cut, it will spiral down leading to instability in the port, followed by the possibility of an another work stoppage sometime after that.

**Senator Zimmer:** Can the federal government play a role in this and, if so, what?

**Mr. Smith:** The federal government can play a role in this as they did in the past, and that is by providing legislation that allows somebody — an arbitrator or a commission — to be able to set minimum rates to prevent the undercutting from happening.

**Senator Zimmer:** Thank you. Thank you for your candour.

**The Chairman:** I have some information with which we were provided before coming here. It says that Transport Canada introduced regulations in November 2006 that allowed the Vancouver Port Authority and the Fraser River Port Authority to issue licences to container truckers and require them to meet certain conditions including complying with the port's reservation and tracking systems and paying rates set by law. The regulations are expected to bring certainty to the issue and increase the reliability of ports to shippers and clients around the world.

Are you aware of the regulations of November 2006?

Par conséquent, cela pourrait avoir des répercussions commerciales considérables, car certains Américains ne voudront pas se procurer un passeport pour venir au Canada, et il pourrait aussi y avoir des répercussions sur les gens qui se rendent aux États-Unis pour monter à bord d'un navire à Seattle.

**Le sénateur Zimmer :** Ils se contentent d'éviter le processus.

**M. Dufresne :** Oui.

**Le sénateur Zimmer :** À votre avis, peut-on dire que la paix règne dans l'industrie du transport conteneurisé? Sinon, quelles sont, selon vous, les conditions nécessaires à cette paix? Et le gouvernement fédéral peut-il jouer un rôle à cet égard?

**M. Dufresne :** De notre point de vue, nous croyons que la paix règne dans l'industrie du transport conteneurisé. Il y a beaucoup d'irritation actuellement à l'égard des chemins de fer et des points de contrôle. On a l'impression que les conteneurs sont pris en otage par les deux transporteurs ferroviaires nationaux du Canada, en raison du nombre insuffisant de wagons convenables pour le transport des conteneurs de part et d'autre du Canada, et qu'il faudrait faire quelque chose pour veiller à ce qu'on dispose d'un nombre adéquat de wagons.

**Le sénateur Zimmer :** Nous avons entendu un bon nombre de témoignages à ce sujet.

**M. Smith :** En ce moment, il y a de la stabilité dans le secteur des camions porte-conteneurs. Mais ce ne sera pas le cas lorsque le PE de M. Ready cessera d'être en vigueur, fin juillet. C'est à ce moment-là que va commencer la réduction des tarifs. Cela nous est arrivé si souvent que nous savons exactement ce qui va se produire : les tarifs seront réduits, la situation va se détériorer et causer de l'instabilité dans le port, ce qui va laisser planer la possibilité d'un autre arrêt de travail un peu plus tard.

**Le sénateur Zimmer :** Le gouvernement fédéral peut-il jouer un rôle à ce chapitre? Dans l'affirmative, lequel?

**M. Smith :** Le gouvernement fédéral peut jouer le même rôle qu'il a déjà joué dans le passé, c'est-à-dire adopter une loi qui habilite quelqu'un — un arbitre ou une commission — à fixer des tarifs minimaux pour prévenir le gâchage de prix.

**Le sénateur Zimmer :** Merci. Merci de votre candeur.

**La présidente :** J'ai en ma possession des renseignements qui nous ont été fournis avant notre arrivée ici. Cette documentation révèle que Transports Canada a pris, en novembre 2006, un règlement permettant à l'autorité portuaire de Vancouver et à l'autorité portuaire du fleuve Fraser de délivrer des licences aux chauffeurs de camions porte-conteneurs et de leur imposer certaines conditions, y compris la conformité avec les systèmes de contrôle et de réservation du port et les tarifs prévus par la loi. On s'attend à ce que le règlement apporte de la certitude à la question et augmente la fiabilité des ports pour les transporteurs et les clients de partout dans le monde.

Êtes-vous au courant du règlement adopté en novembre 2006?

**Mr. Smith:** Yes. This is what we speak of. Those are the rates and the licences, which the Vancouver Port Authority issues, that they are talking about, the ones that are established in the MOA.

**The Chairman:** Okay.

**Mr. Smith:** The memorandum of agreement expires at the end of July. The port, therefore, will have no rates to enforce after that. That is the problem.

**Senator Mercer:** Mr. Smith, could you put on your other hat as a representative of the CAW and talk about the railways. This morning, we were told that about 50 per cent of the workforce in CN — I believe it was CN they were talking about — will be eligible to retire in the next five years. Is your union addressing that with the employer and making sure that there are enough replacements with the proper training?

**Mr. Smith:** Our union represents 265,000 people Canada-wide. I cannot speak for people on the rail. I know nothing about it at all.

**Senator Mercer:** Okay. Good. Thank you.

**Senator Tkachuk:** I would like to go back to the owner-operators, just so I understand this issue as clearly as I can. I believe these owner-operators are people who buy a truck and figure there is market out there for something that they do because they like driving a truck, so they hunt for business. They may find a company that is in the trucking business that contracts them to haul whatever it is that they want to haul in Vancouver from the port to the customer. Am I okay so far?

**Mr. Uppal:** Yes.

**Senator Tkachuk:** Therefore, the person is an independent businessman, so to speak. It seems to me that the only reason that that person would not make enough money is if there were too many truckers; if there were too few, then they would be paying a lot of money because there is much traffic with an abundance of product coming through. Is that part of the problem, oversupply? You have too many truckers seeking the same customers.

**Mr. Uppal:** That is precisely the problem.

**Senator Tkachuk:** Is it because it is warm in Vancouver? We do not have those issues somewhere else, it happens to be here.

**Mr. Uppal:** It is not that it is warm in Vancouver.

**Senator Tkachuk:** It is zero in Edmonton, and they do not want to be there.

**Mr. Uppal:** It is much warmer at home in their own bed than it is sleeping in their truck somewhere on the side of the road. That is the problem. The highway truckers are coming into the town and flooding the market with more trucks, hence rate cutting.

**Senator Tkachuk:** Yes, that is what they are doing; right?

**M. Smith :** Oui. C'est de cela que nous parlons. Ce sont les tarifs établis par l'autorité portuaire de Vancouver et les licences délivrées par elle, ce sont les tarifs et les licences dont il est question, ceux qui sont prévus dans le PE.

**La présidente :** D'accord.

**M. Smith :** Le protocole d'entente expire à la fin de juillet. Ainsi, le port n'aura plus de tarifs à appliquer par la suite. C'est ça, le problème.

**Le sénateur Mercer :** Monsieur Smith, je fais maintenant appel au représentant des TCA et je vous invite à parler des chemins de fer. Ce matin, on nous a dit qu'environ 50 p. 100 de l'effectif du CN — je crois que c'est du CN qu'il s'agissait — sera admissible à la retraite au cours des cinq prochaines années. Est-ce que votre syndicat examine cette question avec l'employeur afin de veiller à ce qu'il y ait suffisamment de remplaçants dûment formés?

**M. Smith :** Notre syndicat représente 265 000 personnes à l'échelle du Canada. Je ne saurais parler pour les gens du secteur ferroviaire. J'ignore tout de ce secteur.

**Le sénateur Mercer :** D'accord. C'est bon. Merci.

**Le sénateur Tkachuk :** J'aimerais revenir à la question des propriétaires-exploitants, juste pour m'assurer de bien comprendre cet enjeu. Je crois que ces propriétaires exploitants sont des gens qui achètent un camion et qui se disent qu'il y a un marché pour cela, car ils ont du plaisir à conduire un camion, alors ils se cherchent des clients. Ils peuvent tomber sur une entreprise de camionnage qui les prend comme sous-traitants pour qu'ils transportent une marchandise quelconque au port de Vancouver, afin qu'elle soit expédiée au client. Jusque-là, j'ai bien compris?

**M. Uppal :** Oui.

**Le sénateur Tkachuk :** Par conséquent, ce sont, pour ainsi dire, des gens d'affaires indépendants. J'ai l'impression que le seul facteur susceptible d'empêcher ces gens de faire suffisamment d'argent serait un trop grand nombre de camionneurs; s'il y en avait trop peu, alors on les paierait cher, en raison de la concurrence pour le transport d'une abondance de produits. Le problème tient-il en partie à une offre trop grande, c'est-à-dire un trop grand nombre de camionneurs qui s'arrachent les mêmes clients?

**M. Uppal :** C'est précisément cela, le problème.

**Le sénateur Tkachuk :** Est-ce parce qu'il fait doux à Vancouver? Nous n'avons pas ce genre de problème ailleurs, cela ne se produit qu'ici.

**M. Uppal :** Le temps n'est pas si doux que ça à Vancouver.

**Le sénateur Tkachuk :** Il fait zéro à Edmonton, et ils ne veulent pas y être.

**M. Uppal :** On préfère de loin se retrouver dans son lit à la maison que dormir dans son camion, aux abords de la route. C'est ça, le problème. Les camionneurs routiers viennent en ville et inondent le marché du camionnage, ce qui mène à la réduction des tarifs.

**Le sénateur Tkachuk :** Oui, c'est ça qu'ils font; n'est-ce pas?

**Mr. Uppal:** That is exactly what they are doing, yes.

**Senator Tkachuk:** I am trying to figure out how this is a problem. When you say that the highway truckers come in here, are they taking a little holiday, spending time here with their family rather than being on the road on cross-country trips, or have they decided that this would be a more permanent solution to their problem.

**Mr. Uppal:** These are truck drivers who are long-haul drivers based out of Vancouver. They live here with their families, but drive their trucks five or six days on the road either southbound to California or eastbound toward Toronto. They are gone for a number of days, but are based in Vancouver — that is where their home and family is and where their children go to school. Therefore, it is preferable for them to be home with their families every night — they already have their equipment, which is the truck that they own — to stop working for whomever they are working doing that long-haul trip. They take that particular tractor and either start up their own company, going around cutting the rate and taking work away from other people, or they work for a company of a friend that they may have.

**Senator Tkachuk:** They enter the marketplace here.

**Mr. Uppal:** Yes.

**Senator Tkachuk:** They drive the price down.

**Mr. Uppal:** That is right.

**Senator Tkachuk:** By setting a minimum price, are you not encouraging this? Will there not be even more truckers out there, because now the only thing that would be a deterrent to them entering the marketplace is the low prices? That is a deterrent from the long-haul drive, if I was a trucker, and you said you have a minimum price now, I would say, “Hey, this is good, I am in here, the heck with the long haul.” That is not good though, is it? You disturbed the market to such an extent that now you have a total oversupply of trucks all here and less people doing the long hauls.

**Mr. Uppal:** That is exactly what happened in 2005 with the Vince Ready’s memorandum of agreement. It set a minimum standard, people came into the industry and that minimum standard was not being enforced whatsoever, so they drove it down a little and that is what we are fighting with right now.

However, on the other side of the coin, the Vancouver Port Authority’s licensing system has put a stop to new owner-operators entering the system. As of January 15, there are no new owner-operators allowed to enter the system unless they are a company that owns their own trucks and chassis and have company drivers working for them.

**Senator Tkachuk:** That is what happens when you do this. You have to restrict the marketplace to keep this up. Therefore, now you are preventing those people with the long hauls from setting up shop in Vancouver because if they are not part of the MOA, they cannot haul. That is what you want to have happen. You do not want them to haul. You are trying to prevent them from entering the marketplace.

**M. Uppal :** C’est exactement ce qu’ils font, oui.

**Le sénateur Tkachuk :** J’essaie de comprendre en quoi cela constitue un problème. Lorsque vous dites que les camionneurs routiers viennent ici, s’agit-il d’un petit répit, d’une période au cours de laquelle ils peuvent passer du temps avec leur famille au lieu de parcourir le pays, ou s’agit-il, pour eux, d’une solution plus permanente à leur problème?

**M. Uppal :** Il s’agit de camionneurs de Vancouver qui travaillent comme routiers. Ils vivent ici avec leur famille, mais passent cinq ou six jours par semaine sur la route, soit au sud, vers la Californie, soit à l’est, vers Toronto. Ils sont partis pendant un certain nombre de jours, mais ils résident à Vancouver — c’est là que se trouvent leur domicile et leur famille, et c’est là que leurs enfants vont à l’école. Par conséquent, il est préférable pour eux d’être à la maison chaque soir avec leur famille; ils ont déjà leur équipement, c’est-à-dire le camion qu’ils possèdent, et ils peuvent cesser de travailler pour quiconque leur donne de longs trajets. Ils prennent leur véhicule et lancent leur propre entreprise. Ils offrent un tarif réduit et enlèvent du travail à d’autres personnes, ou ils travaillent pour l’entreprise d’un ami.

**Le sénateur Tkachuk :** Et ils pénètrent sur le marché local.

**M. Uppal :** Oui.

**Le sénateur Tkachuk :** Ils font baisser les tarifs.

**M. Uppal :** C’est exact.

**Le sénateur Tkachuk :** En établissant un tarif minimum, n’encouragez-vous pas cela? Cela ne va-t-il pas encourager encore davantage de routiers, car, à l’heure actuelle, la seule chose susceptible de les dissuader d’entrer sur le marché local est le faible niveau des tarifs? Cela va dissuader les routiers, car si j’étais camionneur et qu’on me disait que vous avez fixé un tarif minimum, je me dirais : « ça alors, c’est bon ça, au diable les longs trajets. » Ce n’est pas suffisant, non? Vous avez tellement dérangé le marché que l’offre de camions est écrasante, et il y a moins de gens pour le transport sur longue distance.

**M. Uppal :** C’est exactement ce qui s’est produit en 2005 avec le protocole d’entente de Vince Ready. Le protocole établissait une norme minimum, les gens sont venus dans l’industrie et cette norme minimum n’a d’aucune façon été respectée, alors ils ont réduit un peu les tarifs, et c’est avec cette situation que nous devons composer maintenant.

L’envers de la médaille, par contre, c’est que le système d’octroi de licences de l’autorité portuaire de Vancouver a mis un terme à l’inscription de nouveaux propriétaires-exploitants dans le système. Depuis le 15 janvier, les seuls propriétaires-exploitants inscrits dans le système sont les entreprises qui possèdent leurs propres camions et remorques et qui embauchent des chauffeurs.

**Le sénateur Tkachuk :** C’est ce qui arrive lorsqu’on fait cela. Il faut restreindre l’accès au marché pour qu’il reste dynamique. Par conséquent, maintenant, vous empêchez les routiers de se lancer en affaires à Vancouver, car s’ils ne sont pas visés par le PE, ils ne peuvent transporter des marchandises. C’est ça que vous voulez. Vous ne voulez pas qu’ils puissent transporter des marchandises. Vous essayez de les empêcher d’entrer sur le marché.

**Mr. Uppal:** That is right.

**Senator Tkachuk:** Okay. I understand that. I am not sure I like it, but I understand it.

**Mr. Smith:** The other issue, of course, is that there is a shortage now of long-haul truckers.

**Senator Tkachuk:** I am sure there is.

**Mr. Smith:** The long-haul truckers, similar to container drivers, have been exploited for many years and I believe that is turning around. All these companies are saying that, in order to keep their long-haul truckers, they will have to pay them more money, so it may draw them back, in fact.

**Senator Adams:** I believe after Senator Tkachuk asked you a question, I know why you are looking for something to change the policy. Right now, you have a union and a policy with legislation. Is it different for truck drivers? Senator Tkachuk asked you about long-haul truck drivers that take away your business. Are you looking for some kind of legislation for that?

**Mr. Smith:** No, the Vancouver Port Authority has already limited the number of licences that will be issued from early this year forward. We are looking for legislation to provide a minimum standard after July when the Mr. Ready's MOA expires, and consequently there will be no minimum standards. We are seeking legislation that will provide at least the mechanism to provide those minimum rates from that point forward.

**Senator Adams:** Do you have some kind of have a law right now within government that just has to be amended?

**Mr. Smith:** I do not pretend to know the mechanisms of law. Both the provincial and federal governments have to cooperate and provide some law or legislation that allows a commissioner, arbitrator or third party to establish minimum rates for the container trucking industries as is provided now with Mr. Ready's memorandum of agreement.

**Senator Adams:** The gas and oil prices went up last year. The company does not want to negotiate because they do not make enough money with prices being so high now. What is the problem with the company? They do not want to negotiate about salaries or overtime.

**Mr. Smith:** We have negotiated a collective agreement for the owner-operators who we represent. We are concerned about the owner-operators who we do not represent and the employers again starting to cut rates from what they are now as provided for by legislation and the memorandum of agreement. After the memorandum of agreement expires, those companies do not have anybody to negotiate with because their workers are non-union, so that is our concern.

**Senator Tkachuk:** I would like to talk about the safety issues because there was something that you said that was quite interesting. You said that when they had done the last audit or

**M. Uppal :** C'est exact.

**Le sénateur Tkachuk :** D'accord. Je comprends cela. Je ne suis pas certain d'aimer cela, mais je comprends.

**M. Smith :** L'autre problème, bien sûr, c'est qu'il y a maintenant pénurie de routiers.

**Le sénateur Tkachuk :** Cela ne m'étonne pas.

**M. Smith :** Les routiers, tout comme les chauffeurs de camions porte-conteneurs, se font exploiter depuis de nombreuses années, et je crois que cette situation doit bientôt changer. Toutes ces entreprises de transport sur longue distance disent que, pour conserver leurs routiers, ils devront les payer davantage, alors cela pourrait, de fait, les inciter à retourner sur ce marché.

**Le sénateur Adams :** À la lumière de la question que vous a posée le sénateur Tkachuk, je crois savoir pourquoi vous souhaitez un remaniement de la politique. Maintenant, vous avez un syndicat et une politique assortie de dispositions législatives. Est-ce différent pour les camionneurs? Le sénateur Tkachuk vous a interrogé au sujet des routiers qui vous volent des clients. Souhaitez-vous qu'une sorte de loi soit adoptée pour contrer ce phénomène?

**M. Smith :** Non, l'autorité portuaire de Vancouver limite déjà le nombre de licences à délivrer depuis le début de l'année. Nous voulons une loi qui fixera une norme minimum après juillet, lorsque le PE de M. Ready prendra fin, car il n'y aura pas de normes minimales à ce moment-là. Nous voulons une loi qui prévoit au moins le mécanisme permettant de fixer ces tarifs minimums à ce moment-là.

**Le sénateur Adams :** Y a-t-il actuellement une sorte de loi que le gouvernement pourrait tout simplement modifier?

**M. Smith :** Je ne prétends pas connaître les rouages du processus législatif. Les gouvernements provincial et fédéral doivent coopérer et établir une loi ou des dispositions législatives qui habilite un commissaire, un arbitre ou un tiers à établir des tarifs minimums pour le secteur des camions porte-conteneurs, comme le prévoit actuellement le protocole d'entente de M. Ready.

**Le sénateur Adams :** Le prix de l'essence et du pétrole a augmenté l'an dernier. L'entreprise ne veut pas négocier, car elle ne fait pas de profits suffisants, les prix étant si élevés en ce moment. Quel est donc le problème de l'entreprise? Elle ne semble pas vouloir négocier les salaires ou les heures supplémentaires.

**M. Smith :** Nous avons négocié une convention collective pour les propriétaires-exploitants que nous représentons. Nous nous soucions des propriétaires-exploitants que nous ne représentons pas et les employeurs qui, encore une fois, commenceraient à réduire les taux par rapport à ce qu'ils sont en ce moment, tel que prévu par la loi et le protocole d'entente. Quand le protocole d'entente aura pris fin, les entreprises en question ne pourront négocier avec personne, car leurs travailleurs ne sont pas syndiqués. Voilà notre souci.

**Le sénateur Tkachuk :** J'aimerais parler de la question de la sécurité. C'est que vous avez dit quelque chose de très intéressant à ce sujet. Vous avez dit que, au moment de la dernière

safety check of trucks they found that, I believe you said that 40 per cent had safety issues or safety problems. Is that right? Are there no provincial regulations on safety issues or how is that applied?

**Mr. Uppal:** These tractors have to go through a safety inspection every six months. However, something could happen after the inspection. For example, if I was to get my inspection today and something happened to my truck tomorrow or the week after, I have the whole six months to repair it; but, during that time, if there was something flawed with my truck, and I was to go through a roadside inspection, the inspection would pick up that problem.

**Senator Tkachuk:** Therefore, what happens?

**Mr. Uppal:** Then I would have no choice but to get it fixed if it is unsafe for the road.

**Senator Tkachuk:** I see, okay.

**Mr. Uppal:** At that point in time, I would get a loan from my bank if I could not afford the repairs.

**Senator Tkachuk:** You mentioned earlier on that, when they had done the safety check, some 40 per cent of the trucks or tractors, as you call them, had problems. That seems like a lot to me, especially if they are checking the vehicle every six months. I do not get it. Is there something I am missing here?

**Mr. Dufresne:** That was a point I made, senator. When that was happening, was there a lack of enforcement or inspection by vehicle inspectors? People did not have the money to do the repairs or could not get bank loans to repair their vehicles, so they had more of a tendency to try and run the vehicle until they could get the money to fix it. If they are working independently, it is a lot of money for tires, brakes and maintenance.

**Senator Tkachuk:** Sure. Therefore, is it a problem that there are not enough inspections? Is the province not fulfilling its obligation to have more inspections, or are they letting instances go that should not be let go and letting trucks on the road that should not be on the road?

**Mr. Dufresne:** No, my point was that before the memorandum of agreement and before the rates were set under that memorandum of agreement, there was a large problem. The motor vehicle inspections were not being performed perhaps as regularly as they should. However, the federal and provincial governments put together a panel and came around to people to find out a solution to the issue that was happening at the ports with the truck drivers. That was one of the factors that they found: If people were not paid properly, then the vehicles would not be maintained and people could not make a living.

**Senator Tkachuk:** Therefore, the reason that the inspectors were slack was because the truckers were not paid well.

**Mr. Dufresne:** No, the reason the trucks were not getting repaired is because people were not making adequate money to do the proper repairs.

vérification de sécurité, ils ont constaté... je crois que vous avez dit que 40 p. 100 des camions avaient des problèmes de sécurité. Est-ce bien cela? N'y a-t-il aucune réglementation provinciale en matière de sécurité? Comment applique-t-on cela?

**M. Uppal :** Les tracteurs doivent faire l'objet d'une inspection de sécurité tous les six mois. Cependant, il se peut que quelque chose se produise après l'inspection. Par exemple, si mon camion subit l'inspection aujourd'hui, mais qu'il y arrive quelque chose demain ou la semaine prochaine, j'ai encore six mois pour faire faire la réparation; par contre, pendant ce temps-là, si mon camion a bien un problème et que je passe à un poste d'inspection routière, le problème serait relevé.

**Le sénateur Tkachuk :** Qu'est-ce qui se passe donc?

**M. Uppal :** À ce moment-là, je n'ai pas d'autre choix que de faire faire la réparation, si c'est un problème de sécurité routière.

**Le sénateur Tkachuk :** Bon, je vois.

**M. Uppal :** À ce moment-là, j'irais chercher un prêt à ma banque, si je n'ai pas les moyens de payer la réparation.

**Le sénateur Tkachuk :** Tout à l'heure, vous avez dit que, après les vérifications de sécurité on a constaté que 40 p. 100 environ des camions ou des tracteurs, comme vous les appelez, avaient des problèmes. Ça me semble beaucoup, surtout que vous faites inspecter les véhicules tous les six mois. Je ne comprends pas. Y a-t-il quelque chose qui m'échappe?

**M. Dufresne :** C'est ce que je disais, sénateur. Au moment où cela s'est produit, est-ce que les inspecteurs des véhicules ont manqué à la tâche? Les gens n'ont pas l'argent voulu pour faire faire les réparations ou ne peuvent obtenir un prêt bancaire pour faire réparer leur véhicule alors ils ont tendance à continuer de rouler jusqu'à ce qu'ils aient l'argent pour le faire. S'ils travaillent indépendamment, l'argent nécessaire aux pneus, aux freins et à l'entretien représente une grosse somme.

**Le sénateur Tkachuk :** Bien sûr. C'est donc qu'il n'y aurait pas un nombre suffisant d'inspections? La province s'acquitte-t-elle de son obligation de procéder à un plus grand nombre d'inspections, sinon manque-t-elle de rigueur et laisse-t-elle sur les routes des camions qui ne devraient pas y être?

**M. Dufresne :** Non, je disais que, avant le protocole d'entente et avant que les taux ne soient fixés en application du protocole d'entente, il y avait un gros problème. Les véhicules n'étaient peut-être pas inspectés aussi régulièrement qu'ils auraient dû l'être. Cependant, les autorités fédérales et provinciales ont mis sur pied un comité et se sont adressées aux gens, pour trouver une solution au problème qui touchait les camionneurs aux ports. C'est un des facteurs qu'elles ont relevés : là où les gens n'étaient pas rémunérés adéquatement, ils ne pouvaient entretenir le véhicule ni gagner leur vie.

**Le sénateur Tkachuk :** Les inspecteurs manquaient donc de rigueur parce que les camionneurs n'étaient pas bien payés.

**M. Dufresne :** Non, la raison pour laquelle les camions n'étaient pas réparés, c'est que les gens ne touchaient pas de sommes d'argent suffisantes pour faire faire les réparations qui s'imposaient.

**Senator Tkachuk:** What happens if the truck is found with faulty brakes or below a minimum level? Is the truck taken off the road by the inspector or are they issued a letter of compliance saying they have so many days to have it fixed?

**Mr. Uppal:** That is exactly what happens. If it is unsafe for the road, it will be taken off immediately on a tow truck to a shop. If it is something that is not safe but is okay for the time being, a conditional pass is given for a certain period of time to make sure the repairs are done and copy of the invoice for the repairs is produced.

**Senator Tkachuk:** Right, that is what I thought. Therefore, with that inspection with 40 per cent of the trucks being unfit, there would have been a heck of a lot of trucks taken off the road at that time.

**Mr. Uppal:** You have to understand that these inspections and these scales, which are set all around the province, are in locations where there is always a way to divert that inspection.

**Senator Tkachuk:** I see.

**Mr. Uppal:** Truck drivers can speak to each other. However, that is not the case now; that was back in 2005. Now, there are inspections going on quite vigorously. There has been a blitz this last week. Even in the monsoon rains that they had here last week, the inspectors were out there inspecting the trucks and very few of the trucks are going out on the hook.

**Senator Tkachuk:** That is good.

**Mr. Uppal:** That is good, but that is because the rates have come up and people are repairing their vehicles at this point in time. Mr. Dufresne was referring to the situation in 2005.

**Senator Mercer:** The other day when we went to Roberts Bank to Deltaport, as we were entering the causeway, there was a provincial government transport inspection — spot inspection on vehicles.

**Mr. Uppal:** Yes, that is right.

**Senator Mercer:** How often does that happen?

**Mr. Uppal:** In the bad weather, it does not happen as often, but spring is usually when they start their blitz. They go through all the trucks and put decals on them for the particular month that they were checked. Therefore — come the fall, when they see the vehicles going through the scales — they know when that truck was checked and whether or not to check it again. They monitor them.

**Senator Mercer:** Do they sort of say, “We have not looked at this guy’s truck for four months. We should have a look at him”?

**Mr. Uppal:** Yes, and they pull him in.

**Senator Mercer:** You talked about the fact they used to be able to get around them. However, if they set one up going into Roberts Bank, there is no way around it.

**Le sénateur Tkachuk :** Qu’arrive-t-il si on découvre qu’un camion a des freins déficients ou en deçà de la norme? L’inspecteur interdit-il au camionneur de prendre la route ou lui remet-il une lettre de conformité disant qu’il dispose de tel nombre de jours pour faire faire la réparation?

**M. Uppal :** C’est exactement cela qui se produit. Si le véhicule est jugé dangereux, il est immédiatement remorqué à un garage. Si le véhicule peut tout de même rouler pour l’instant, l’autorisation de circuler est accordée conditionnellement pour une certaine période. Il faut alors faire réparer le véhicule et produire une copie de la facture.

**Le sénateur Tkachuk :** D’accord, c’est ce que je croyais. Par conséquent, à l’époque où l’inspection aurait révélé que 40 p. 100 des camions n’étaient pas conformes, c’est tout un lot de camions qui auraient été immobilisés à ce moment-là.

**M. Uppal :** Vous devez comprendre que les postes d’inspection et les balances, que l’on trouve partout, sont situés à des endroits qu’il est souvent possible d’éviter.

**Le sénateur Tkachuk :** Je vois.

**M. Uppal :** Les camionneurs peuvent se parler entre eux. Par contre, ce n’est pas le cas en ce moment; c’était comme cela en 2005. Maintenant, le programme d’inspection est assez énergique. Il y a eu un blitz la semaine dernière. Même sous les pluies diluviennes qui se sont abattues sur la région la semaine dernière, les inspecteurs étaient là à inspecter des camions, et très peu de camions y échappent.

**Le sénateur Tkachuk :** Voilà qui est bien.

**M. Uppal :** C’est bien, mais c’est parce que les tarifs ont augmenté et que les gens réparent leurs véhicules de nos jours. M. Dufresne parlait d’une situation qui existait en 2005.

**Le sénateur Mercer :** L’autre jour, nous sommes allés chez Deltaport, à Roberts Bank, et, en entrant sur la route, nous avons vu que les responsables provinciaux des transports procédaient à des inspections au hasard.

**M. Uppal :** Oui, tout à fait.

**Le sénateur Mercer :** À quelle fréquence fait-on cela?

**M. Uppal :** Quand le temps est mauvais, ça ne se fait pas aussi souvent, mais le blitz se fait habituellement au printemps. Les responsables inspectent tous les camions et y fixent des décalques indiquant le mois particulier où l’inspection s’est faite. Par conséquent — arrive l’automne, quand on voit que les véhicules passent sur les balances —, les gens savent à quel moment le camion a été inspecté et s’il faut l’inspecter encore. Il y a donc surveillance.

**Le sénateur Mercer :** Ils se disent plus ou moins : « Nous n’avons pas vérifié le camion de ce gars-là depuis quatre mois. Nous devrions le faire... »?

**M. Uppal :** Oui, et ils lui font signe de se ranger.

**Le sénateur Mercer :** Vous avez dit que, avant, on pouvait les éviter. Par contre, si le point d’inspection est à Roberts Bank, il n’y a pas moyen de l’éviter.

**Mr. Uppal:** There is no way around that one.

**Senator Mercer:** There is one way in and one way out. Is that it?

**Mr. Uppal:** Yes.

**Senator Mercer:** That is not the case with the other ports or terminals?

**Mr. Uppal:** No, they set up everywhere. They set up around those terminals. I am referring to the scales themselves, the actual scales, where they are located. They are stationary; they cannot be moved.

**Senator Mercer:** Okay, but the scales can be avoided.

**Mr. Uppal:** The scales can be avoided, but not those inspections. They will pop up anywhere.

**Mr. Dufresne:** I just wish that the committee, at its leisure between now and December, takes a look at the Marine Facilities Restricted Area Access Clearance Program and reviews the provisions. If you would like, I will make sure that we send our last submissions to Transport Canada to the committee also, so you could review it. Thank you very much.

**Senator Mercer:** We would appreciate that. Thanks.

**The Chairman:** We are pleased to have with us from the Corporation of Delta, Her Worship Lois Jackson, who is the mayor of the city. His Worship Colin Kinsley, the Mayor of Prince George, will join us soon, and we have Mr. Robert Paddon, Vice-President of TransLink, Greater Vancouver Transportation Authority.

**Her Worship Lois Jackson, Mayor, Corporation of Delta:** Thank you very much for the opportunity of speaking to you today.

With something so large, sometimes it is very difficult to cover such a huge amount of information and many of the concerns from people in a short period of time. However, I will attempt to do that in a couple of different ways.

First, I believe we have distributed a presentation to everyone. Our engineering department put together some facts and figures for you for easy reference. I would like to introduce Ian Radnidge, who is the director of engineering in Delta.

From that perspective, I would like to relate to you some of the concerns that Delta council has had for a number of years. We have had, of course, the growing trade container movements. You can see the gateway and how Delta is in the focus of the gateway with Fraser port, Vancouver port, BC Ferries, the regional traffic, et cetera. We have trucks, we have trains and we have traffic. I understand that you were able to get to Roberts Bank yesterday. We are very happy that you were able to see first-hand.

BC Ferries has 2.8 million vehicle trips that compete with the trucks coming from Deltaport Way, which you saw yesterday. We have seen a huge growth in the truck traffic coming through Delta

**M. Uppal :** Pas moyen d'éviter celui-là.

**Le sénateur Mercer :** Il y a une seule entrée et une seule sortie. C'est bien cela?

**M. Uppal :** Oui.

**Le sénateur Mercer :** Ce n'est pas le cas des autres ports ou terminaux?

**M. Uppal :** Non, ils s'installent n'importe où. Ils s'installent autour des terminaux en question. Je parle des balances elles-mêmes, l'emplacement des balances. Ce sont des trucs stationnaires; on ne peut les déplacer.

**Le sénateur Mercer :** D'accord, mais il est possible d'éviter les balances.

**M. Uppal :** On peut éviter les balances, mais pas ces inspections-là. Elles peuvent survenir n'importe où.

**M. Dufresne :** J'espère simplement que le comité pourra, à son gré, d'ici décembre, jeter un coup d'œil au Programme d'accès aux zones réglementées des infrastructures maritimes et en examiner les modalités. Si vous voulez, je vais m'assurer de transmettre au comité les derniers mémoires que nous avons fait parvenir à Transports Canada, pour que vous puissiez les étudier. Merci beaucoup.

**Le sénateur Mercer :** Nous vous en savons gré. Merci.

**La présidente :** Nous sommes heureux d'accueillir, de la municipalité de Delta, Son Honneur la mairesse Lois Jackson. Son Honneur le maire Colin Kinsley, de Prince George, se joindra à nous bientôt, et nous accueillerons aussi M. Robert Paddon, vice-président de TransLink, de la Greater Vancouver Transportation Authority.

**Son Honneur la mairesse Lois Jackson, municipalité de Delta :** Merci beaucoup de l'occasion que vous m'offrez de m'adresser à vous aujourd'hui.

Devant un tableau aussi vaste, il peut être très difficile de donner tant d'informations et de traiter des nombreuses préoccupations des gens, en si peu de temps. Tout de même, je vais essayer de le faire de quelques façons différentes.

Premièrement, je crois que nous avons remis un exemplaire de notre mémoire à tout le monde. Notre service technique a réuni des faits et des statistiques pour que vous puissiez les consulter facilement. J'aimerais vous présenter Ian Radnidge, qui est directeur du service technique à Delta.

Dans le contexte, je voudrais vous faire part de certaines des préoccupations que nourrit le conseil municipal de Delta depuis plusieurs années. Il y a, bien entendu, le mouvement croissant de conteneurs. On voit la porte d'entrée et de quelle façon Delta est au cœur de la porte d'entrée avec le port de Fraser, le port de Vancouver, BC Ferries, la circulation régionale et ainsi de suite. Il y a des camions, il y a des trains et il y a de la circulation. Je crois savoir que vous vous êtes rendus à Roberts Bank hier. Nous sommes très heureux que vous ayez pu voir la situation de visu.

Les traversiers de BC Ferries effectuent 2,8 millions de voyages avec véhicules qui se trouvent à entrer en concurrence avec les camions provenant de Deltaport Way, ce que vous avez vu hier.

onto other points, and in 1999, we had a daily truck-movement count of approximately 22,000 vehicles per day. That is a lot of trucks moving in our municipality, and I know it is higher today.

Delta's direction from council through our staff is to promote truck-orientated transportation solutions for many years, and we have encouraged that in our own provincial funding, which has been sparse to say the least. A solution has to be found to the growing impact of the truck traffic and the heavy truck conflicts with pedestrians and general purposes, residential community roads.

Just by way of interest, I live in the North Delta area, which is a place you did not go through. There are 50,000 people there, and we have a residential road probably like the residential road on which you live. We have between 2,000 and 4,000 transport trucks going down that road every single day that children have to cross the road to go to school. My original quest, back in 1990, was to try to get that done. Residences and residential folks are having a great deal of difficulty managing.

We have many safety concerns. I could not help but note some of the comments that were made earlier. If you flip through the presentation, you will see some of the collisions in Delta and some of the significant impacts. Interestingly enough, I was coming back today through North Delta, and there is a transport truck upset on the curve on Nordel Way. We have had trucks overturn where people have been killed under that truck as it was turning a corner. We have had two or three fatal accidents. One of them had to do with four young people along Deltaport Way. Truck safety is a huge concern of ours. We are very fortunate to have our own Delta police force, which has a truck unit and does the blitzes you heard about a little earlier. In April 2006, 544 commercial vehicles were inspected over a three-day period by a force of about 25 officers throughout the province, and 154 vehicles failed and were pulled out of service. That is a tremendous responsibility for senior government to understand that we have got such vehicles on the road. You heard about the owner-operators' problems.

In the presentation, you can see some of the problems of the vehicles and how they were dealt with, the number of parking tickets, the rollovers, et cetera. These are all illustrated in the photos, and sometimes tell a better story than I can.

In 2005, Delta council had resolutions that were sent to the British Columbia municipalities. I will not go over them, but you can see that even then there were many issues happening to which, in fact, there has not been a response unfortunately. We continue to request Transport Canada and the province to enact

Nous avons constaté une croissance fulgurante du nombre de camions qui passent par Delta pour aller vers d'autres destinations et, en 1999, nous avons relevé un compte d'environ 22 000 camions par jour. Voilà un grand nombre de camions qui passent par notre municipalité, et nous savons que le nombre en question est plus élevé aujourd'hui.

Du conseil municipal jusqu'au bureau de notre personnel, Delta cherche à promouvoir des solutions de transport axées sur le camionnage depuis de nombreuses années, et nous avons encouragé cela grâce au financement provincial qui est accordé, lequel est clairsemé, c'est le moins qu'on puisse dire. Il faut trouver une solution aux problèmes croissants que posent la circulation des camions et les conflits entre les poids lourds et les piétons et les fins générales sur les chemins résidentiels.

Simplement pour le souligner, j'habite le secteur de North Delta, que vous n'avez pas visité. Nous y sommes 50 000 personnes; il y a un chemin résidentiel qui ressemble probablement au chemin résidentiel qu'il y a chez vous. Il y a entre 2 000 et 4 000 camions de transport qui empruntent tous les jours ce chemin que traversent les écoliers. Ma demande initiale, en 1990, visait à régler la question. Les résidences et les gens des quartiers résidentiels éprouvent beaucoup de difficultés avec cela.

Du point de vue de la sécurité, nous avons de nombreuses préoccupations. Je n'ai pu m'empêcher de noter certaines observations que vous avez faites tout à l'heure. Si vous regardez le mémoire, vous verrez certaines des collisions qui se sont produites à Delta et certaines des conséquences importantes de la situation. Fait intéressant, je traversais North Delta pour revenir aujourd'hui, et un camion de transport a capoté dans la courbe, chemin Nordel. Nous avons eu des cas où un camion a capoté et écrasé des gens, dans un virage. Nous avons eu deux ou trois accidents mortels. Il y en a un où quatre jeunes ont trouvé la mort, le long de Deltaport Way. La sécurité et le camionnage nous préoccupent énormément. Nous sommes très chanceux d'avoir notre service policier de Delta, qui a une unité de camionnage et qui effectue les campagnes-éclairés dont vous avez entendu parler tout à l'heure. En avril 2006, 25 agents de toute la province ont inspecté 544 véhicules commerciaux sur une période de trois jours. Du nombre, 154 ont été jugés défectueux et mis hors service. Voilà une responsabilité énorme que doivent saisir les hautes instances, pour comprendre le grand nombre de véhicules qui circulent dans notre secteur. Vous avez entendu parler des problèmes des propriétaires-exploitants.

Dans le mémoire, vous pouvez voir certains des problèmes que posent les véhicules et ce que nous faisons pour les régler, le nombre de contraventions pour stationnement illégal, les retournements de véhicules et ainsi de suite. Tout cela se voit dans les photos, qui, parfois, racontent l'histoire mieux que je ne saurais le faire.

En 2005, le conseil municipal de Delta a adopté des résolutions qui ont été transmises à l'ensemble des municipalités de la Colombie-Britannique. Je ne vais pas les passer en revue, mais vous pouvez voir que, même là, il y a de nombreux problèmes en rapport avec lesquels nous n'avons malheureusement pas reçu de



regulations that would require, in this case, shippers to have certified container contents, et cetera. I will leave you at your leisure to fill in the other blanks.

Delta has had problems with, in particular, our agricultural lands, which are being removed from agricultural use and used for container storage. We are worried about the neighbourhood livability and the environment relative to the waters of Georgia Strait.

As you flip through the presentation, you can see where we are located on that small map. The Gateway Program, which is the South Fraser Perimeter Road, has been announced and appears to be proceeding; along with the port expansion, which appears to be proceeding. I am a realist, and I believe we must move forward with these important projects.

One area, which I do not believe has been completely commented upon, is the question of the George Massey Tunnel. If you went through that tunnel, you would realize just how inadequate it is to deal with the number of vehicles travelling north into Richmond, the City of Vancouver, Whistler and other points north. We are very concerned, of course, about rail. I am very happy to see the expansion of the rail network as it ribbons across Canada. We are concerned somewhat though about the host communities having to pay some of the offsets for overpasses and grade separation. We have the problem of the overpasses from here right through to Abbotsford and beyond traversing the rail. As you probably know, the trains are getting to be almost three miles long, and it can really tie up many resources waiting to traverse the rail. There is also the question of safety and that sort of thing.

The one thing that Mr. Emerson's people did tell us, however, was that the overpasses would be identified in terms of priority for each of the five municipalities, which would be Delta, Surrey, Langley City, Langley Township and Abbotsford. However, the request was that the municipalities pay for 25 per cent of the at-grade intersection or the separation, and that is really hard for a local municipality. Many of us are becoming very concerned that the property tax is being used to fund some of these huge undertakings, and yet we do not really have a way of collecting taxes. As you are probably aware, the provincial government has put a cap on taxation for ports, whether it is North Fraser, Surrey Fraser, Van Port or Deltaport, and that is a major concern to us as well. The reduction in the assessment values of those ports is also of concern. There is the question of train whistles; there are so many issues from the local communities that have not been dealt with. As I said earlier, I could probably sit here for an entire day just speaking to you about some of the problems that we see and undertake every day.

réponses jusqu'à maintenant. Nous continuons à demander à Transports Canada et à la province d'adopter des règles qui, dans le cas qui nous occupe, forceraient les expéditeurs à certifier le contenu des conteneurs et tout le reste. Je vous laisserai le soin d'aller voir les autres informations qui se trouvent là.

À Delta, nous avons eu des problèmes particuliers avec les terres agricoles, qui finissent par servir d'espace pour entreposer les conteneurs. Nous tenons à ce que le quartier demeure vivable et à ce que les eaux dans le détroit de Georgie ne soient pas contaminées.

En parcourant le mémoire, vous pouvez voir où nous sommes situés, sur cette petite carte. Le Gateway Program, qui consiste en la construction de la route périphérique du sud-Fraser, a été annoncé et semble aller de l'avant. Tout comme l'expansion du port, qui semble aller de l'avant. Je suis réaliste; je crois que nous devons aller de l'avant avec les importants projets dont il est question ici.

Il y a un dossier où, à mon avis, tout ce qu'il y a à dire n'a pas été dit. C'est celui du tunnel George-Massey. Si vous deviez emprunter ce tunnel, vous verriez jusqu'à quel point il ne suffit pas à composer avec le nombre de véhicules qui circulent, direction nord, vers Richmond, la Ville de Vancouver, Whistler et d'autres lieux. Bien entendu, nous nous soucions du service ferroviaire. Je suis très heureuse de constater que le réseau ferroviaire s'étend partout au Canada. Tout de même, nous sommes un peu préoccupés de constater que les collectivités hôtes doivent assumer une partie des frais de construction des viaducs et sauts-de-mouton. Il y a le problème des viaducs qui partent d'ici et qui se rendent jusqu'à Abbotsford et au-delà, au-dessus de la voie ferrée. Comme vous le savez probablement, les trains peuvent maintenant être longs de presque trois milles; ils peuvent donc bloquer de nombreuses ressources qui attendent. Il y a aussi la question de la sécurité et des trucs du genre.

La chose que les gens de M. Emerson ont pu nous dire, tout de même, c'est que les viaducs seraient considérés comme des éléments prioritaires pour chacune des cinq municipalités, c'est-à-dire Delta, Surrey, Langley City, Langley Township et Abbotsford. Cependant, les municipalités ont été appelées à assumer 25 p. 100 des frais d'aménagement des carrefours à niveau et des sauts-de-mouton, ce qui est vraiment difficile pour une municipalité locale. Nous sommes nombreux à être inquiets à l'idée que la taxe foncière serve à financer certains de ces grands projets et, en même temps, nous n'avons pas vraiment de façons de percevoir les taxes. Comme vous le savez probablement, le gouvernement provincial a fixé un maximum à la taxation applicable au port, qu'il s'agisse de North Fraser, Surrey Fraser, Van Port ou Deltaport, et c'est aussi une grande préoccupation pour nous. La réduction de la valeur foncière de ces ports est également une source de préoccupation. Il y a aussi la question des sifflets de train; il y a tant de questions que les collectivités locales doivent encore régler. Comme je l'ai dit plus tôt, je pourrais probablement passer la journée ici à parler uniquement de certains des problèmes quotidiens que nous voyons et que nous essayons de régler.

Delta council has some resolutions that they have put forward to different levels of government. As I mentioned earlier, there is the question of agricultural land being removed. It has been a huge debate relative to the Tsawwassen First Nations Treaty and the question of huge tracts of land, hundreds of acres being taken basically at a stroke of a pen out of the Agricultural Land Reserve that would be used, we assume, for containers. Unfortunately, there are also historic farm families who are unable to regain ownership of their land as others were years ago. We find it quite troubling that our senior government would allow that to happen as an expropriation to these farm families at Brunswick Point a second time. People are very concerned about the footprint of the rail. We were recently informed by one of the farmers that there would be 17 rail at the foot of the port, and that is yet to be actually determined.

You can see that we have a growing number of points that council has put forward. The question of port policing and hazardous goods has been with us for a long time as when, you might recall, port police were disbanded. We have our own Delta police force for which we are very thankful. We like to believe it is one of the best forces in Canada. The question of hazardous goods is one that is always with us. I will not go into any of the stories that have happened, but we had to create our own haz-mat team for Delta council because we were having so many situations that had to be attended to. That, again, comes from the property tax base, which is serving a port that is not a municipal port, if you would. The environment, if I could be so bold, has become a very sexy word in Canada. The provinces and Delta have been looking at environment and port expansion since Roberts Bank was first instituted. South Delta and Ladner, where the port and BC Ferries is located, has many folks that look at the Pacific Flyway, air quality and all of those concerns, as we sit in a very important part of the world and try to maintain a pristine area in the waterways.

To finish, we have had storage container questions — and you may have been briefed on that by the provincial government. Delta has been trying to place container areas in a place that make a lot of sense from an industrial point of view because we do not want to have containers sprinkled everywhere. We want to manage that in relationship to the very limited amount of zoned industrial land that we do have left in the Lower Mainland. There are only ten years left of industrially zoned land in the Lower Mainland, which encompasses the area from Langley up through to Squamish, so it is a great concern.

As I mentioned, the port taxes have been capped. We have great difficulty with that not only from a Delta perspective, but also from a regional perspective. All of the 18 municipalities and cities that are touched by ports are very concerned about the question of equity relative to port taxes. The last two pages of the

Le conseil municipal de Delta a adopté des résolutions qu'il a fait parvenir à différents ordres de gouvernement. Comme je l'ai déjà mentionné, il y a la question des terres agricoles qui sont éliminées. Il y a eu tout un débat autour du traité avec la Première nation Tsawwassen et de la question des vastes terrains, des centaines d'acres qu'un seul coup de stylo suffit essentiellement à faire disparaître de la réserve des terres agricoles et qui serviraient, présume-t-on, à stocker des conteneurs. Malheureusement, il y a là aussi des familles agricoles historiques qui n'arrivent pas à reprendre la propriété de leur terre comme d'autres l'ont fait il y a des années. Nous sommes très troublés de constater que notre ordre de gouvernement supérieur permettrait qu'une telle chose se produise, que ces familles d'agriculteurs soient expropriées une deuxième fois à Brunswick Point. Les gens se soucient énormément de l'empreinte ferroviaire. Un des agriculteurs nous a dit récemment qu'il y aurait 17 voies ferrées au pied du port, et cela reste encore à déterminer.

Vous pouvez constater que le conseil municipal a fait valoir un nombre croissant de points. La question de la surveillance policière dans le port et les matières dangereuses existent depuis longtemps comme à l'époque où, vous vous en souviendrez, la police portuaire a été dissoute. Nous pouvons compter sur notre propre force policière à Delta, ce dont nous sommes très reconnaissants. Nous nous plaisons à croire que c'est l'une des meilleures forces policières qui soient au Canada. La question des matières dangereuses demeure. Je ne me mettrai pas à compter les incidents qui se sont produits, mais il nous a fallu créer notre propre équipe d'intervention en matières dangereuses, au conseil municipal de Delta, tant les situations où il faut intervenir sont nombreuses. Encore une fois, le financement provient de l'assiette foncière, au profit d'un port qui n'est pas un port municipal, si vous voulez. L'environnement, si vous me permettez de m'exprimer ainsi, est devenu le fin du fin au Canada. Les provinces et Delta envisagent l'environnement et l'expansion du port depuis l'aménagement des installations à Roberts Bank. À South Delta et à Ladner, là où se trouvent le port et BC Ferries, les gens sont nombreux à penser à la voie migratoire du Pacifique, à la qualité de l'air et à tous les autres trucs du genre, car nous sommes installés dans un coin très important du monde et que nous essayons d'y maintenir des eaux qui soient pures.

Pour terminer, nous avons des problèmes en ce qui concerne les conteneurs — et vous avez peut-être eu des informations là-dessus de la part du gouvernement provincial. Delta essaie d'aménager une place pour les conteneurs à un endroit qui est très logique du point de vue industriel, car nous ne voulons pas que les conteneurs soient éparpillés partout. Nous voulons gérer le dossier en tenant compte du nombre très limité de terres au zonage industriel qu'il nous reste dans le Lower Mainland. Il ne reste pour ainsi dire que dix ans de terres au zonage industriel dans le Lower Mainland, ce qui englobe le secteur allant de Langley jusqu'à Squamish, ce qui est une grande préoccupation.

Comme je l'ai mentionné, un maximum a été imposé dans le cas des taxes portuaires. Nous avons beaucoup de difficultés à accepter cela non seulement du point de vue de Delta, mais aussi du point de vue régional. Sans exception, les 18 municipalités et villes touchées par les ports se soucient énormément de la question

presentation are really, I guess, why we are here; they look at the obstacles to intermodal container movement, competitiveness and our highly populated area. Maybe you saw the newspapers today, and how we are growing so quickly and thriving, but it also has to be balanced with the livability that people want to maintain in this area.

We have a consideration for the short sea shipping, which would bypass the mainland and go up the Fraser River. We are also very happy and thankful for the expansion of the ports in Prince Rupert because that will really take much of the goods straight through without having to take the slower route through the populated areas.

Communities that are host to industry are impacted when they are not thoroughly considered and addressed. Many people in British Columbia are very concerned about maintaining the quality of life, fresh air and the environment here. Not to cast aspersions on Toronto, but every summer we see the problem with smog and the terrible time they have there. We would like to be able to maintain what we have, and it will take a lot of work to do that.

As I mentioned, there is so much more to present to you here, but I realize our time is limited. There were many people who thought that Terminal 2 and Berth 3 would be analysed at the same time. Terminal 2 was pulled out of that analysis, if you might recall, and Delta did send a lot of information to both the province and the federal government relative to the environmental assessments and the cumulative impacts that are found as they continue to grow.

We were also disturbed somewhat to realize that just this week there has been a deal made between Vancouver port and the Tsawwassen First Nation, TFN, which was executed in 2004. The Canadian and the British Columbia governments were a part of that as well, and, in fact, the TFN is paid in increments by the Port of Vancouver, as the approvals take place over time. That was somewhat troubling to many people, particularly when we realized that the federal government, even today, is still the overseer of the rights of the Aboriginal people in Tsawwassen.

We also had questions relative to the number of containers that will have to be stacked here. As we understand it, of the containers that arrive here only 20 per cent are going back to China and other areas, which means we have to store a great number of empty containers here. I am not sure that that is healthy even from a sustainability point of view. China is having its own difficulties. We have expressed our concerns of the many negative impacts on Delta residents, disregard for some of our heritage sites and farms, alienation of the ecology as we know it today, the land and water, and are wondering how this will be managed.

de l'équité par rapport aux taxes portuaires. Les deux dernières pages du mémoire expliquent vraiment, j'imagine, la raison pour laquelle nous sommes venus ici; il y est question des obstacles au mouvement intermodal des conteneurs, de la compétitivité et de notre région densément peuplée. Vous avez peut-être lu les journaux aujourd'hui et constaté que nous prospérons, que nous avons une croissance très rapide, mais, en même temps, il faut un équilibre et s'assurer, comme le veulent les gens, que la région demeure vivable.

Nous songeons au transport maritime sur courte distance, qui contournerait le Mainland et remonterait le fleuve Fraser. De même, nous sommes très heureux et très reconnaissants de l'expansion des ports à Prince Rupert, car cela permettra de faire transporter une bonne part des marchandises directement, sans prendre le lent parcours qui passe par les secteurs peuplés.

Il y a des conséquences pour les collectivités qui accueillent l'industrie dans la mesure où leur point de vue n'est pas pleinement envisagé et pris en considération. En Colombie-Britannique, de nombreuses personnes se soucient de maintenir la qualité de vie, l'air pur et l'environnement. Je ne veux pas critiquer Toronto, mais, chaque été, nous voyons le problème qu'il y a avec le smog et les grandes difficultés qu'ont les gens là-bas. Nous aimerions préserver ce que nous avons, et il faudra beaucoup de travail pour y arriver.

Comme je l'ai mentionné, il y aurait tant de choses encore à vous signaler, mais je sais que notre temps est limité. Les gens étaient nombreux à croire que le terminal 2 et le poste 3 seraient analysés en même temps. Le terminal 2 a été retiré de l'analyse, si vous vous rappelez, et Delta a bien envoyé de nombreuses informations à la province et au gouvernement fédéral en ce qui concerne les évaluations environnementales et l'impact cumulatif du projet au fil de l'expansion.

Cela nous a dérangé un peu aussi d'apprendre que, tout juste cette semaine, il y a eu entente entre le port de Vancouver et la Première nation Tsawwassen, dont la signature remonte à 2004. Le gouvernement canadien et le gouvernement de la Colombie-Britannique en faisaient partie aussi et, de fait, la Première nation Tsawwassen reçoit des paiements échelonnés du port de Vancouver, les approbations se faisant au fil du temps. Les gens ont été nombreux à trouver cela un peu troublant, particulièrement quand nous réalisons que le gouvernement fédéral, même aujourd'hui, demeure celui qui veille sur les droits du peuple autochtone de Tsawwassen.

Nous avions aussi des questions à poser à propos du nombre de conteneurs qu'il faudrait empiler ici. Si nous comprenons bien, parmi les conteneurs qui arrivent ici, 20 p. 100 seulement retournent en Chine et ailleurs, ce qui veut dire que nous stockons un grand nombre de conteneurs vides. Je ne suis pas sûre que ce soit sain, même du point de vue de la durabilité. La Chine connaît ses propres difficultés. Nous avons exprimé les soucis que nous avons en rapport avec nombre des impacts négatifs que cela a sur les résidents de Delta, le mépris de certains sites et de certaines fermes qui font partie de notre patrimoine, l'aliénation de l'écologie tel que nous la voyons aujourd'hui, la terre et l'eau, et nous nous demandons comment cela sera géré.

I understand, in speaking with people from Ottawa, that there is concern about the democratic process here. As we look into this entire situation, I believe many people are very concerned that they have not had their voices heard and that mitigation is not imminent.

The Lower Mainland, as you can see by our mapping — and if you know our area here — has a physical obstacle and a very small area, which is bounded by the mountains and the Georgia Strait. We have almost 2.5 million people now in the Lower Mainland. We are all trying to live in harmony, which is sometimes difficult at the local level because, as you know, the local level is really a product of the provincial government. Unfortunately, we do not have much input into these important plans until after they are announced.

The Gateway Program, which has the roadway taking a new alignment up through North Delta into the entire circle out to Highway 1, has impacted many acres from the Tsawwassen lands right through to residential lands.

I would like to be really clear, though, from my perspective and the perspective of the majority of people. We are all in favour of a strong economy, one which will provide jobs, profits and a high quality of life. We can have it all, but we have to remember that people at the local level have to be informed and have to be allowed to make presentations, and perhaps recommendations, to senior levels — which even in my own experience seem very far away from me. This is my seventh year as mayor, but my twenty-seventh year on Delta council, so it is very difficult sometimes to simply look at a provincial government and know that we really do not have much access to the federal government.

The Senate of Canada, of which you are members, is the most senior level of government. I hope you are positioned to provide a check and balance against the politically driven House, which sometimes looks to the next election, in my opinion, as opposed to a 50-year program that would stand in good stead for 50 years to come.

As the gateway has unfolded, the Greater Vancouver Regional District has had some questions particularly about the amalgamation of the port; how we will be represented. We are meeting with a young man from Ottawa, who is looking at these questions with us to attempt to change the Canada Marine Act to allow representatives from the Greater Vancouver Regional District to sit on the new Vancouver Port Authority board in order to represent the actual people that are affected here as opposed to only the business side of the venture.

I had so much to say. I came down on a bus from Kamloops today in the blizzard, and I did not quite get it all put back together, but I do want to thank you very much for the opportunity to speak with you. I wish there was more time, but we are limited in that regard.

À discuter avec les gens d'Ottawa, je crois savoir que l'on se soucie du processus démocratique ici. À regarder la situation dans son ensemble, je crois que les gens sont nombreux à être très inquiets du fait de ne pas se faire entendre et de constater qu'une atténuation n'est pas proche de se concrétiser.

Le Lower Mainland, comme notre carte le laisse voir — et vous connaissez notre secteur, ici — comporte un obstacle physique et une très petite aire, limitée par les montagnes et le détroit de Georgie. Aujourd'hui, il y a presque 2,5 millions de personnes qui vivent dans le Lower Mainland. Nous essayons tous de vivre en harmonie, ce qui est parfois difficile localement, car, comme vous le savez, le niveau local est vraiment le produit du gouvernement provincial. Malheureusement, nous n'avons pas grand-chose à dire dans ces plans importants, jusqu'au moment où ils sont annoncés.

Le Gateway Program, où le chemin suit un nouveau tracé jusqu'à North Delta et dans tout le cercle autour de la route 1, a eu un effet sur de nombreux acres dans les terres de la nation Tsawwassen et dans les terres résidentielles.

J'aimerais tout de même être parfaitement claire là-dessus, de mon point de vue et du point de vue de la majorité des gens. Nous sommes tous en faveur d'une économie qui soit solide, qui procure des emplois, des profits et une bonne qualité de vie. Nous n'avons à renoncer à rien, mais il faut se rappeler que les gens localement doivent être informés et avoir l'occasion de faire valoir leur point de vue et peut-être faire des recommandations aux sphères — qui, même dans mon cas à moi, semblent être très loin. C'est ma septième année à la mairie, mais ma 27<sup>e</sup> année au conseil municipal de Delta. Il est donc très difficile, parfois, de regarder simplement le gouvernement provincial et de constater que, en vérité, nous n'avons pas beaucoup accès au gouvernement fédéral.

Le Sénat du Canada, dont vous faites partie, représente l'ordre supérieur de gouvernement. J'espère que vous êtes en mesure de faire contrepoids à la Chambre des communes, qui est politiquement motivée, qui ne pense parfois qu'aux prochaines élections, à mon avis, plutôt qu'à un programme de 50 ans qui vaudrait pour les 50 années à venir.

Au fil de l'aménagement de la porte d'entrée du Pacifique, le district régional du Grand Vancouver a eu à envisager des questions en rapport, particulièrement avec la fusion du port; comment allons-nous être représentés? Nous rencontrons un jeune homme venu d'Ottawa, qui étudie ces questions avec nous et essaie de modifier la Loi maritime du Canada pour permettre que des représentants du district régional du Grand Vancouver siègent au conseil d'administration de la nouvelle Vancouver Port Authority, afin de représenter les gens qui, dans les faits, sont touchés par les mesures en question, et non seulement le milieu des affaires.

J'avais tant de choses à dire. Je suis venue ici par autobus depuis Kamloops aujourd'hui, dans un blizzard, et je n'ai pas tout à fait réussi à tout recoller les morceaux, mais je tiens à vous remercier beaucoup de m'avoir donné l'occasion de vous parler. J'aurais espéré qu'il y ait plus de temps, mais nous sommes limités à cet égard.

**The Chairman:** I want to welcome His Worship Colin Kinsley, the Mayor of Prince George.

**His Worship Colin Kinsley, Mayor, City of Prince George:** Thank you very much Madam Chairman and senators. I apologize for being late. I too was flying to get here. I was not in a blizzard, though; I was fortunately in 90-degree weather at a NASCAR race in Las Vegas.

**The Chairman:** You were coming from the other direction, were you not?

**Mr. Kinsley:** Yes, but you know, between your staff and my staff somebody made this opportunity for us, and we are most grateful because, quite frankly, it came out of the blue. We have a good story to tell, so I will get to it and tell it as quickly as I can. It is regarding a study that was done over the past six months highlighting the major opportunities for Northern British Columbia with international intermodal cargo. Government, economic development agencies and transportation organizations partnered in a strategic assessment of economic opportunities emerging from new transportation investments in Northern B.C. that will affect and enhance all of Canada. The study looked primarily at opportunities related to the Port of Prince Rupert, CN's main Northern rail corridor and planned development at the Prince George airport. The trans-Pacific container traffic continues to grow, as you probably already realize and have been told. However, trans-Pacific container traffic is growing dramatically. A United Nations study forecast that trans-Pacific container traffic will grow at an average annual rate of 7.5 per cent for eastbound shipments and at 4.6 per cent per annum for westbound traffic. That growth will reach numbers in the region of 26 million twenty-foot equivalent units, TEUs, and 10 million TEUs respectively in each direction.

The Port of Prince Rupert's container terminal creates an opportunity. The strong trans-Pacific traffic growth is creating a major economic opportunity for Northern B.C. and its communities. There are two reasons for this. First, the existing West Coast container ports and their associated traffic corridors are facing capacity constraints — as I am sure you have already heard from Mayor Jackson. These corridors create a genuine opportunity for container handling in the Port of Prince Rupert.

Ports across all of North America's West Coast currently operate with capacity constraints. Even with anticipated capacity investment doubling the container traffic by 2015, the rail corridor serving the West Coast ports are also constrained. There are only seven major North American rail lines that cross the Rocky Mountains: five in the United States and two in Canada. The five rail lines in the U.S. and the Southern B.C. corridor are now at capacity and suffering constraint. The only

**La présidente :** Je veux souhaiter la bienvenue à son honneur Colin Kinsley, maire de Prince George.

**Son Honneur le maire Colin Kinsley, Ville de Prince George :** Merci beaucoup, madame la présidente, mesdames et messieurs les sénateurs. Je m'excuse d'être en retard. Je suis venu par avion moi aussi. Je n'ai pas traversé de tempête de neige, toutefois; heureusement, il faisait 90 degrés Fahrenheit à une course de la NASCAR, à laquelle j'assistais à Las Vegas.

**La présidente :** Vous venez de l'autre direction, n'est-ce pas?

**M. Kinsley :** Oui, mais, comme vous le savez, entre votre personnel et le mien, quelqu'un a dû fixer ce rendez-vous — et nous en sommes très reconnaissants, car, pour être tout à fait franc, c'était tout à fait imprévu. Nous avons une bonne histoire à raconter, de sorte que je vais commencer tout de suite et raconter cela le plus rapidement possible. Je parle d'une étude qu'on réalise depuis six mois pour faire voir les grandes occasions à saisir dans le Nord de la Colombie-Britannique en ce qui concerne le transport international et intermodal. Le gouvernement, les agences de développement économique et les organismes de transport se sont alliés pour réaliser une évaluation stratégique des retombées économiques possibles de nouveaux investissements dans le domaine des transports dans le Nord de la Colombie-Britannique. Cela aura un effet, des bienfaits dans l'ensemble du Canada. L'étude visait d'abord à faire ressortir les possibilités économiques du port de Prince Rupert, du principal corridor ferroviaire du CN dans le Nord et de l'aménagement prévu de l'aéroport de Prince George. Le transport transpacifique de marchandises par conteneur continue de croître, comme vous avez probablement pu le réaliser et l'entendre dire. Par contre, le transport transpacifique de marchandises par conteneur connaît une croissance très marquée. Selon une étude des Nations Unies, le trafic transpacifique de conteneur connaîtra un taux annuel de croissance de 7,5 p. 100, en direction est, et de 4,6 p. 100, en direction ouest. Cette croissance sera de l'ordre de 26 millions de conteneurs équivalent 20 pieds, EVP, et de 10 millions d'EVP, respectivement, dans chacune des directions.

Le terminal à conteneurs du port de Prince Rupert crée une occasion à saisir. La solide croissance du trafic transpacifique crée une occasion économique d'envergure à saisir dans le Nord de la Colombie-Britannique et les collectivités qui s'y trouvent. Cela s'explique par deux faits. Premièrement, les ports à conteneurs existant sur la côte ouest et les corridors de trafic utilisés éprouvent des problèmes de contraintes — je suis sûr que la mairesse Jackson vous en a déjà parlé. Ces corridors créent une occasion véritable en ce qui concerne le trafic de conteneurs au port de Prince Rupert.

Tout le long de la côte ouest de l'Amérique du Nord, les ports ont une capacité limitée. Même avec l'investissement prévu qui, à cet égard, servirait à doubler le trafic de conteneurs d'ici 2015, le corridor ferroviaire qui sert les ports de la côte ouest est aussi limité. Il n'existe que sept grands chemins de fer nord-américains qui traversent les Rocheuses : cinq aux États-Unis, deux au Canada. Les cinq chemins de fer américains et les chemins du corridor sud de la Colombie-Britannique fonctionnent

major Western rail line with significant available capacity is CN's Northern B.C. line, which terminates at the Port of Prince Rupert. In the past, this rail line could not be used to relieve sea container growth because the Port of Prince Rupert did not have a container terminal, only bulk breakout. I am told — and I do not know if it is in this study — CN Rail's line is at 10 per cent right now, so they have 90-per cent capacity, and it is very level. I ran across it here on the past tour on VIA Rail and was amazed at how flat it is.

The second reason for the emerging Northern B.C. opportunity is due to the directional imbalance in traffic. Projected westbound shipments are less than half the eastbound shipments. Because containers must be cycled back to their origin, the Northern B.C. corridor, as other West Coast rail and highway corridors, will have more than half of the containers returning empty to port. This enables reduced rates for container uses from North America to Asia. For Northern B.C., this creates an opportunity to ship existing export products to containers, where they will command lower loss and damage, higher quality and greater shipment reliability.

In many markets, containerized products command price premiums. Containerized shipments and shorter distance to port — Prince Rupert versus Vancouver — creates an opportunity for new ports at competitive prices from Northern B.C. That shorter route, we are told, is 30 hours across the Pacific. The Port of Prince Rupert is enabling the opportunity. The Prince Rupert Port Authority is currently undertaking phase one of their new container facility at its Fairview terminal. The terminal will include a berth and three container cranes and will have an annual capacity of 500,000 TEUs. The project, which is scheduled for completion in 2007, will cost \$170 million, with funding provided as follows: \$30 million from the federal government; \$30 million from the provincial government; \$25 million from CN Rail, and \$85 million from the private sector — Maher Terminals out of New Jersey — and the Port of Prince Rupert.

Phase two of the project, to be completed by 2010, will add at least three new cranes and increase annual capacity to 1.5 million TEUs, with total on-site storage capacity of 25,000 TEUs — roughly enough for one week's traffic. Phase two of the terminal project is estimated cost \$380 million. Even after completion of phase two, Prince Rupert will be able to serve only a small portion of the total projected increase in

maintenant à capacité et se trouvent limités. Dans l'Ouest, la seule ligne ferroviaire majeure ayant une capacité importante à sa disposition est la ligne du Nord de la Colombie-Britannique du CN, qui se termine au port de Prince Rupert. Dans le passé, elle ne pouvait servir à soulager le problème que pose la croissance du trafic de conteneurs par voie maritime, du fait que le port de Prince Rupert ne comptait pas de terminal à conteneurs; il y avait seulement des installations de transbordement de marchandises diverses. Je ne sais pas si ça se trouve dans l'étude, mais on me dit que la ligne du CN est utilisée à 10 p. 100 en ce moment, de sorte qu'il y a une capacité de 90 p. 100, et c'est sur un plan très plat. Je l'ai vu durant la dernière tournée de VIA Rail et j'ai été ébahi de constater à quel point c'est plat.

Le deuxième fait qui explique les possibilités économiques à saisir dans le nord de la Colombie-Britannique, c'est le déséquilibre du trafic en question selon la direction dont il s'agit. Les chargements prévus direction ouest représentent moins de la moitié des chargements direction est. Comme les conteneurs doivent revenir à leur point d'origine, le corridor du Nord de la Colombie-Britannique, tout comme les corridors ferroviaires et routiers de la côte ouest par ailleurs, verra plus d'une moitié de conteneurs qui reviennent vides. De cette façon, il peut y avoir des taux réduits en ce qui concerne le recours aux conteneurs entre l'Amérique du Nord et l'Asie. Pour le Nord de la Colombie-Britannique, c'est l'occasion de faire transporter des produits d'exportation existants par conteneur, ce qui fera baisser le nombre d'avaries et de pertes, augmentera la qualité et assurera une plus grande fiabilité.

Sur de nombreux marchés, les produits conteneurisés commandent une bonification. Les chargements conteneurisés et la distance relativement plus courte — c'est Prince Rupert par rapport à Vancouver — créent l'occasion pour les nouveaux ports d'offrir des prix concurrentiels depuis le nord de la Colombie-Britannique. Ce parcours abrégé, nous dit-on, représente 30 heures sur le trajet du Pacifique. Le port de Prince Rupert permet de saisir cette occasion. L'administration portuaire de Prince Rupert entame actuellement l'étape première d'aménagement de sa nouvelle installation à conteneurs, au terminal de Fairview. Le terminal en question comprendra un poste d'amarrage et trois grues, et présentera une capacité annuelle de 500 000 EVP. Le projet, qui devrait être terminé en 2007, coûtera 170 millions de dollars, les fonds provenant des sources suivantes : 30 millions de dollars du gouvernement fédéral, 30 millions de dollars du gouvernement provincial, 25 millions de dollars de CN Rail et 85 millions de dollars du secteur privé, soit Maher Terminals du New Jersey et le port de Prince Rupert.

La deuxième étape du projet, qui doit s'achever en 2010, comportera au moins trois grues additionnelles et une capacité annuelle accrue allant jusqu'à 1,5 million d'EVP avec une capacité de stockage total sur place de 25 000 EVP — à peu près l'équivalent du trafic d'une semaine. L'étape deux du projet de terminal comporte un coût estimatif de 380 millions de dollars. Même après l'achèvement de l'étape deux, Prince Rupert ne

traffic for the Pacific sea corridor, which will rise to an estimated 33.5 million TEUs per annum.

The majority of trans-Pacific maritime cargo is destined for the U.S. Midwest or Eastern economies. The eastbound-dominated trans-Pacific container trade generates empty sea containers, which need to be filled or else must be shipped back empty. A key competitive advantage for any North American West Coast port is finding back haul traffic to reduce the number of empty containers. Revenue from filled containers is important to rail carriers, terminals and maritime liner carriers. The Port of Prince Rupert can increase its competitiveness — and serve B.C. exporters as well as all Western Canada exporters — by finding this back haul traffic. This can be accomplished by developing an intermodal facility, strategically located on the transportation corridor near the source of exports, that will fill the westbound containers. An example is B.C. forest products as a back haul.

Northern B.C. forest product exports to Asia are a potential source of this lucrative market. If this export opportunity via sea container is developed, it would support the competitiveness of the Port of Prince Rupert by providing the back haul traffic. It would also provide a short, fast, secure, lower cost route to Asia for B.C.'s forest products. An estimate of forest products produced in Northern B.C. for export to Asian markets showed that pulp and lumber alone could create enough exports to support an intermodal container facility. The resulting estimated potential market for annual forest product exports from Northern B.C. by container is shown in a chart that I will leave with you. I do not have copies. My staff were not able to get them down to me, but they will be forwarded to the clerk for your perusal later.

Here are some of the examples that are given as estimated potential exports: lumber to Japan, 51,000 TEUs; pulp to Japan, 21,000 TEUs; pulp to China, 45,000 TEUs; and lumber to East Asia countries — other than Japan — 7,000 TEUs. The total is about 123,000 TEUs of pulp and lumber just from North Central British Columbia.

The minimum level of annual activity required to support an intermodal centre is often considered to be 20,000 containers. With 62,000 40-foot containers, which is 124,000 annual TEUs, the analysis indicates that Northern B.C. should be able to generate sufficient traffic to support the operation of an intermodal centre. Any additional sources of containerized

pourra prendre en charge qu'une faible part de l'augmentation totale prévue du trafic dans le corridor maritime du Pacifique, qui augmentera, selon les estimations, jusqu'à atteindre 33,5 millions d'EVP par année.

La majeure partie des marchandises transportées par la voie transpacifique est destinée aux économies du Midwest ou de l'est des États-Unis. Le trafic en direction est débouche sur une situation où il y a des conteneurs vides destinés à reprendre la mer, de sorte qu'il faut les remplir, sinon les renvoyer vides. Voilà un avantage concurrentiel important pour tout port de la côte ouest en Amérique du Nord : assurer le transport de marchandises sur le chemin du retour, pour réduire le nombre de conteneurs vides. Les recettes que permettent d'obtenir des conteneurs remplis de marchandises sont importantes aux transporteurs ferroviaires, aux terminaux et aux transporteurs maritimes. Le port de Prince Rupert peut accroître sa compétitivité — et servir les exportateurs de la Colombie-Britannique aussi bien que les exportateurs de tout l'ouest du Canada — en assurant le transport de marchandises sur le chemin du retour. La façon d'y arriver, c'est d'aménager une installation intermodale, sur un emplacement stratégique, le long du corridor de transport qui se trouve proche de la source des exportations, ce qui permettra de remplir les conteneurs en direction ouest. Il pourrait s'agir, par exemple, de produits des forêts de la Colombie-Britannique.

Les exportations de produits forestiers du nord de la Colombie-Britannique à destination de l'Asie représentent une source possible de revenu sur ce marché lucratif. Si le transport des produits d'exportation par conteneurs maritimes est développé, cela favorisera la compétitivité du port de Prince Rupert en créant un transport de retour. De même, ce serait un chemin court, rapide, sécuritaire et à moindre coût vers l'Asie pour les produits forestiers de la Colombie-Britannique. Une estimation des produits forestiers créés dans le nord de la Colombie-Britannique pour exportation vers les marchés asiatiques fait voir que, pour le seul cas de la pâte et du bois d'œuvre, les exportations suffiraient à soutenir une installation à conteneurs aux fins du transport intermodal. La valeur estimative du marché éventuel des produits forestiers d'exportation pour le nord de la Colombie-Britannique transportés par conteneur figure dans le tableau que je vous laisse. Je n'ai pas de copies. Mon personnel n'a pu me les faire parvenir, mais elles seront transmises à votre greffier pour que vous puissiez les consulter plus tard.

Voici quelques exemples des exportations éventuelles qui sont donnés en termes approximatifs : le bois d'œuvre destiné au Japon : 51 000 EVP; la pâte destinée au Japon : 21 000 EVP; la pâte destinée à la Chine : 45 000 EVP et le bois d'œuvre destiné aux pays d'Asie de l'Est autres que le Japon : 7 000 EVP. Cela donne un total d'environ 123 000 EVP en pâte et en bois d'œuvre provenant uniquement du centre nord de la Colombie-Britannique.

Le minimum d'activité requis tous les ans pour soutenir un centre intermodal est souvent établi à 20 000 conteneurs. À raison de 62 000 conteneurs de 40 pieds, ce qui équivaut à 124 000 EVP, l'analyse laisse voir que le nord de la Colombie-Britannique devrait être en mesure de générer un trafic suffisant pour soutenir le fonctionnement d'un centre intermodal. Toute source

exports, such as other forest products or specialty grains, would increase the maximum number of containers that could be exported from this centre. The above estimate of 121,000 TEUs may, therefore, be a conservative estimate, especially when we do not know fully how the Northwestern Alberta agricultural industry will access these containers. In fact, a recent discussion with a Chinese group revealed the dramatic increase in their interest in beef in China, so we could see exports of beef from the region as well.

We need to understand how freight activity might operate at the terminal. A scenario was developed that assumes that 121,000 TEUs per year would arrive at and depart from an intermodal terminal. The containers would arrive and depart from the same area. The empties would arrive on westbound trains, be stuffed at the intermodal facility in Prince George and would depart for Prince Rupert. The location of the facility would need to be on the mainline rail corridor connecting the two cities with the rest of Canada. The location would need to be in proximity to major export producers by both rail and truck transportation. A six-and-a-half-hour trucking radius was used as a guide to have such an intermodal facility, and Prince George meets all those requirements.

On the job front, including labour at the terminals, trucking jobs, related rail jobs and other employment, the intermodal centre is expected to support up to 750 jobs in the region, which would represent 360 full-time positions. While approximately 75 jobs would be created at the site of the terminal itself, up to approximately 340 additional jobs would be spread out through the immediate region.

We have used average wages and multipliers to do the analyses for the following projected provincial economic impacts: direct jobs impacts equal 358 in person years of employment, \$17.1 million in wages, \$34.6 million of GDP and \$83.7 million in economic output; indirect jobs impacts equal 344 in person years of employment and \$50.7 million in economic output. There are also figures for the induced type of impact included, bringing the totals for projected provincial economic impacts to 856 in person years of employment and \$148.9 million in economic output.

While the above numbers indicate that the potential new economic activity in the region would result if the initial intermodal terminal was developed, there is additional potential for this particular region. For example, with respect to the Prince George Airport runway, the federal government has announced that it will contribute \$11 million from the mountain pine beetle fund in addition to another \$11 million from the Northern Development Initiative Trust and potentially \$11 million from the

supplémentaire d'exportation conteneurisée, par exemple les produits forestiers ou les grains de spécialité, servirait à accroître le maximum de conteneurs pouvant être exportés du centre. L'estimation de 121 000 EVP donnée plus haut est donc prudente, surtout que nous ne savons pas tout à fait comment l'industrie agricole du Nord-Ouest de l'Alberta pourra accéder aux conteneurs en question. De fait, une discussion récente tenue avec un groupe chinois a révélé une augmentation marquée de l'intérêt porté au bœuf en Chine, si bien que nous pourrions exporter du bœuf provenant de cette région aussi.

Nous devons comprendre comment le transport des marchandises pourrait se faire au terminal. Selon un des scénarios mis au point, il y aurait 121 000 EVP qui arriveraient au terminal intermodal ou en partiraient à tous les ans. L'arrivée et le départ des conteneurs se feraient au même endroit. Les conteneurs vides arriveraient à bord de trains venant de l'Est, seraient chargés de marchandises à l'installation intermodale de Prince George et partiraient pour Prince Rupert. Il faudrait que l'installation soit aménagée le long du principal corridor ferroviaire reliant les deux villes avec le reste du Canada. Il faudrait que ce soit près des grands producteurs d'exportation du point de vue du transport par camion et du transport par train. À titre d'indication, c'est un rayon d'action équivalant à un trajet en camion de six heures et demie qui est employé. Prince George répond à tous les critères énoncés.

Du point de vue de l'emploi, y compris aux terminaux, dans le transport par camion et dans le service ferroviaire, le centre intermodal devrait générer jusqu'à 750 emplois pour la région, ce qui représente 360 postes à temps plein. Environ 75 emplois seraient créés au terminal lui-même, mais il y aurait jusqu'à 340 emplois additionnels environ qui seraient disséminés dans la région immédiate.

Nous avons employé des salaires moyens et des facteurs de multiplication pour réaliser les analyses ayant abouti aux prévisions quant aux retombées économiques provinciales : des emplois directs équivalant à 358 années-personnes du point de vue de l'emploi, 17,1 millions de dollars en salaires, 34,6 millions de dollars du point de vue du PIB et 83,7 millions de dollars en production; des emplois indirects équivalant à 344 années-personnes du point de vue de l'emploi et 50,7 millions de dollars en production. Nous avons aussi des prévisions pour les effets dérivés, ce qui porte le total des prévisions de retombées économiques provinciales à 856 années-personnes du point de vue de l'emploi et à 148,9 millions de dollars du point de vue de la production.

Les statistiques en question donnent à voir l'éventuelle activité économique nouvelle qui se produirait dans la région si le premier terminal intermodal était aménagé, mais il y a encore un autre potentiel pour cette région particulière. Songeons par exemple à la piste d'atterrissage de l'aéroport de Prince George : le gouvernement fédéral a annoncé qu'il allait investir 11 millions de dollars pris dans le fonds de lutte contre le dendroctone du pin, 11 millions de dollars encore provenant du Northern



province to expand the runway to 11,400 feet, which will handle the heavy trans-Asia transportation traffic of 747s, L1011s et cetera. The potential for Prince George to handle that is real. It is believed that the initial key attendant would be one of the major companies, such as DHL Express or FedEx, probably from China. Potential job growth in this area, again, is quite substantial.

I will quickly speak to you about some of the key project findings. There is a genuine opportunity for an intermodal container facility in the City of Prince George. The opportunity is being actively explored by a number of transportation businesses. The scale, timing and probability of the opportunity are dependent on the completion of the Port of Prince Rupert container terminal. The high probability and near term opening of that facility creates a high probability for an intermodal facility in Prince George.

Developments in other communities in Western Canada, such as Edmonton and Vancouver, will have an impact on the type of opportunity that Prince George can realize, although the region around Prince George is a significant producer of export cargo suitable for shipment by maritime container.

While federal, provincial and municipal governments have important roles in this development — for example, taxation, provision of infrastructure and land use policies — rail carriers, maritime carrier lines and other transportation companies will guide and develop the opportunity. It will be done by the private sector.

Forest products in Northern B.C. in 2005 generated enough lumber and pulp exports to East Asia, as I said, to fill 121,000 TEUs. This base will be increased by using other types of cargo. The critical mass is there in Prince George. The development of the sea container port in Prince Rupert and the construction of pipelines across Northern B.C. will create significant sea container related opportunities for the Prince George region. It is estimated that the proposed new economic activity in exports will help support that movement of 121,000 TEUs. These container movements would primarily support the shipment of forest products initially. We could receive shipments from within a half-day's trucking drive of Prince George and increase that perhaps to a full day's drive — 13 hours — depending on the product to be exported and its value.

The export capabilities of other communities in the region will be enhanced by having the cheaper shipping rates for whatever products they may choose to develop or are already developing — unbeknownst to us — and shipping by other means. This in turn would support development of businesses and secondary industries throughout Northern British Columbia.

Development Initiative Trust et peut-être encore 11 millions de dollars de la province pour porter la piste à 11 400 pieds, ce qui permettra d'accueillir les gros porteurs transatlantiques provenant d'Asie : 747, L1011 et ainsi de suite. Le potentiel de Prince George à cet égard est bien réel. Le premier participant clé serait une des grandes compagnies aériennes, par exemple DHL Express ou FedEx, probablement en provenance de Chine. Le potentiel de croissance de l'emploi dans le domaine, encore une fois, est très important.

Je vais vous parler brièvement de certaines des principales constatations en ce qui concerne le projet. Il y a véritablement l'occasion d'aménager une installation intermodale à conteneurs dans la ville de Prince George. Un certain nombre d'entreprises de transport explorent l'idée. L'envergure du projet, le moment choisi pour le mettre en œuvre et la probabilité qu'il soit même mis en œuvre tiennent à la réalisation du terminal à conteneurs du port de Prince Rupert. Comme les probabilités sont très grandes que ça se fasse dans un avenir proche, il est très probable qu'un centre intermodal soit aménagé à Prince George.

L'évolution des choses dans d'autres collectivités de l'ouest du Canada, par exemple Edmonton et Vancouver, aura un impact sur le type d'occasion que Prince George peut saisir, bien que la région autour de Prince George soit un important producteur de marchandises pour exportations convenant à un transporteur maritime.

Si les autorités fédérales, provinciales et municipales ont toutes un rôle important à jouer pour faire évoluer le projet — par exemple, prélever les taxes et impôts, fournir l'infrastructure et établir les politiques relatives à l'utilisation des terrains —, les transporteurs ferroviaires, maritimes et autres vont orienter et enrichir le projet. Ce sera un projet du secteur privé.

En 2005, dans le nord de la Colombie-Britannique, les produits forestiers ont généré suffisamment d'exportations de pâte et de bois d'œuvre à destination de l'Asie de l'Est, comme je l'ai dit, pour équivaloir à 121 000 EVC. À cette base viendront s'ajouter d'autres types de chargements. La masse critique est là à Prince George. Le développement du port à conteneurs maritimes à Prince Rupert et la construction de pipelines partout dans le nord de la Colombie-Britannique créeront d'importantes occasions relatives aux conteneurs maritimes pour la région de Prince George. Selon les estimations, la nouvelle activité économique qui est proposée du point de vue des exportations permettra de soutenir ce mouvement de 121 000 EVC. Ces mouvements de conteneurs serviraient principalement à soutenir le transport de produits forestiers au début. Nous pourrions recevoir des chargements à une demi-journée par camion de Prince George et accroître cela peut-être à une journée complète — 13 heures — suivant le produit à exporter et sa valeur.

L'accès à un tarif relativement plus abordable pour le transport, quel que soit le produit que l'on puisse choisir de développer ou que l'on développe déjà — nous ne le savons pas, nous — et aux autres formes de transport accroîtra d'autant les capacités d'exportation des autres collectivités de la région. Cela servira à soutenir le développement d'entreprises et d'industries

The development of the warehousing and distribution capacity would create new opportunities and new jobs, such as a building materials distribution centre, for the entire region. We have already talked about the jobs that this could create.

The next steps are to get the container port open in August, as its projected to do; finish the expansion of the Prince George Airport runway to allow for the heavy traffic; and find the companies, such as FedEx, UPS and DHL Express, to utilize that figure, making Prince George, we would like to say, the gateway to North America for trans-Asia. Anchorage, for example, is at capacity, and that is where most of the heavy cargo comes in now. It is facing more and more challenges with its capacity and turn-around time. At capacity, the challenges of turn-around, fuelling and weather considerations are intensified.

We have the airport capability, and we are actively working on the intermodal capability. We have private sector people purchasing land and making plans. Therefore, it is just a matter of the federal government, provincial government and our entire region working together to make sure that this opportunity to enhance transportation, particularly with Asia, is realized. By doing this, we will also — and I think Mayor Jackson alluded to it — ease the congestion and the problems faced in the Greater Vancouver area, where environmental issues and transportation issues on road and rail are all very real. The issues are also very real in the Los Angeles-Long Beach terminals, where they experience long waits and a huge amount of congestion with rail, airlines, trucks, and highways.

I spoke to one manufacturer from China, who said that he is looking for another way to get his product to both New York and Montreal, because there is a 40-ship wait at the Panama Canal. He stopped shipping to Los Angeles-Long Beach and started shipping through Panama to get to the East Coast, and that is not working for him either. Therefore, there is a huge opportunity for us to enhance the economic opportunities in a very economically depressed area, especially Northwestern British Columbia, Prince Rupert and Terrace. They lost their pulp mill amongst other things. There is an opportunity for us to assist in reducing congestion in the Vancouver area, and a great opportunity for us to assist in the growth and development of Canadian businesses who wish to access Asian markets.

With that, I will thank you very kindly for this opportunity; it is very much appreciated.

**Robert Paddon, Vice-President, TransLink (Greater Vancouver Transportation Authority):** We appreciate the opportunity to be with you today.

secondaires partout dans le nord de la Colombie-Britannique. L'expansion de la capacité d'entreposage et de distribution créerait des occasions nouvelles et des emplois nouveaux, par exemple un centre de distribution de matériaux de construction, pour la région entière. Nous avons déjà parlé des emplois que cela servirait à créer.

Voici les prochaines étapes : ouvrir le port à conteneurs comme prévu en août; terminer l'expansion de la piste de l'aéroport de Prince George, de manière à pouvoir accueillir des gros porteurs; et trouver les entreprises, par exemple FedEx, UPS et DHL Express, pour utiliser cette statistique, et faire de Prince George, nous aimerions le croire, la porte d'entrée de l'Amérique du Nord pour le trafic transatlantique en provenance d'Asie. Anchorage, par exemple, fonctionne à capacité, et c'est là qu'arrive la majeure partie du trafic lourd en ce moment. On y a de plus en plus de problèmes en ce qui concerne la capacité et le délai d'exécution. Quand on fonctionne à capacité, les problèmes que posent le délai d'exécution, l'alimentation en combustible et la météo vont en s'amplifiant.

Nous avons la capacité aéroportuaire et nous travaillons activement à la capacité intermodale. Nous avons des gens dans le secteur privé qui achètent des terrains et qui échafaudent des projets. Par conséquent, il suffirait que le gouvernement fédéral, le gouvernement provincial et notre région entière travaillent ensemble pour s'assurer de concrétiser cette possibilité d'améliorer les transports, particulièrement avec l'Asie. Ce faisant, nous allons aussi — et je sais que la mairesse Jackson y a fait allusion — soulager la congestion et les problèmes auxquels on fait face dans la région du Grand Vancouver, où les problèmes environnementaux et questions de transport sur les routes et la voie ferrée sont tous très réels. Les problèmes sont aussi très réels aux terminaux de Los Angeles-Long Beach, où il y a de longues files d'attente et une énorme congestion avec le service ferroviaire, les lignes aériennes, les camions et les routes.

Je parlais à un fabricant chinois qui disait chercher une autre façon d'envoyer son produit à New York et à Montréal, car il y a une file d'attente de 40 navires au canal de Panama. Il a cessé d'envoyer ses marchandises par Los Angeles-Long Beach et a commencé à utiliser le canal de Panama pour se rendre à la côte est, et ça ne fonctionne pas non plus. C'est donc une occasion en or pour nous d'améliorer les possibilités économiques d'une région très affligée sur ce plan, surtout le nord de la Colombie-Britannique, Prince Rupert et Terrace. On y a perdu l'usine de pâte et papier, entre autres. Nous avons l'occasion d'aider à réduire la congestion dans la région de Vancouver et une merveilleuse occasion d'aider à la croissance et au développement d'entreprises canadiennes qui souhaitent accéder aux marchés asiatiques.

Sur ce, je vous remercie beaucoup de l'occasion que vous m'avez offerte; je l'apprécie énormément.

**Robert Paddon, vice-président, TransLink (Greater Vancouver Transportation Authority):** Nous apprécions l'occasion d'être parmi vous aujourd'hui.

I just wanted to say that TransLink's CEO, Pat Jacobsen sends her greetings. The issue of intermodal goods movement is very important to her and she regrets not being here. Just last week, our provincial government announced some changes to our governance structure, and she had to attend to some meetings in Victoria today on that matter.

You do have a copy of some prepared notes, which I will go through. It should not take too long. Just before I go into that though, you are probably wondering why a public transportation authority that is known for its public transit services is here to talk to you today about goods movement. I will deal with that issue and the relationship in a minute. However, I wanted you to note that in addition to transit and commuter rail, we also fund 2,200 lane kilometres of the major roads in this region. As well, we have a capital program right now of \$250 billion, which we are investing over a three-year period in eight major road projects in the region. Therefore, we are in the roads business and understand the nature of goods movement. Further to that, I know some of you have had an opportunity to visit Greater Vancouver, but, unlike some of the other urban regions in Canada, we have very few provincial highways. There is probably a lot of history behind that. In any event, the major roads that run through our municipalities — all 21 municipalities of this region for the most part — carry a large amount of truck traffic and goods movement, which is servicing the economy of Canada. I just wanted to provide clarification as to our mandate here in Greater Vancouver.

Over the past several years, we have worked closely with the Government of Canada, the provincial government and key stakeholders, such as the Greater Vancouver Gateway Council to strengthen Canada's major transportation hub for the Asia-Pacific region.

The federal government has demonstrated that it recognizes the role this region plays in the Canadian economy. Through the Pacific Gateway Strategy, it has contributed almost \$600 million to more than a dozen Pacific Gateway projects. In addition to government support, private sector firms have committed more than \$3 billion in capital investments between 2004 and through to 2010 in Asia Pacific Gateway and Corridor-related projects.

The federal support for public transit also helps goods movement. Everything we can do to shift trips toward public transit, walking and cycling helps reduce the congestion that stalls goods movement on our regional roads. The federal contribution of \$450 million to the Canada Line — I believe you can see the construction next door to the hotel here — is a

Je voulais simplement dire que la présidente et directrice générale de TransLink, Pat Jacobsen, vous transmet ses salutations. La question du transport intermodal des marchandises est très importante à ses yeux, et elle regrette de ne pouvoir être là. Tout juste la semaine dernière, notre gouvernement provincial a annoncé des modifications de notre structure de gouvernance, et elle doit assister à des réunions à Victoria, aujourd'hui, à ce sujet.

Vous avez en main un exemplaire des notes que nous avons préparées, que je vais passer en revue. Cela ne devrait pas prendre beaucoup de temps. Avant de commencer, par contre, vous vous demandez probablement pourquoi un organisme de transport public connu pour ses services de transport en commun vient vous parler aujourd'hui de transport de marchandises. Je traiterai de cette question et de cette relation dans une minute. Par contre, je voulais que vous notiez que, outre le transport de passagers, notamment par train, nous finançons l'équivalent de 2 200 km de voies sur les grandes routes de la région. De même, nous avons un programme d'immobilisations dont le budget s'élève habituellement à 250 milliards de dollars, grâce auquel nous investissons dans huit grands projets routiers dans la région, sur une période de trois ans. Nous oeuvrons dans le domaine des routes et nous comprenons la nature du transport des marchandises. Par ailleurs, je sais que certains d'entre vous ont eu l'occasion de visiter le Grand Vancouver, mais, contrairement à ce que l'on trouve dans d'autres des grandes régions urbaines du Canada, les routes provinciales y sont très rares. L'histoire y est probablement pour beaucoup. De toute manière, les grandes routes qui traversent nos municipalités — les 21 municipalités de la région, pour la plus grande part — supportent un important trafic de camions et de transport de marchandises, au service de l'économie du Canada. Je voulais simplement donner cette précision sur le mandat que nous avons ici dans le Grand Vancouver.

Depuis plusieurs années, nous collaborons étroitement avec le gouvernement du Canada, le gouvernement provincial et les principaux intervenants du dossier, par exemple The Greater Vancouver Gateway Council, à renforcer la principale plaque tournante du Canada pour le transport dans la région de l'Asie-Pacifique.

Le gouvernement fédéral a démontré qu'il reconnaît le rôle joué par cette région dans l'économie canadienne. Grâce à la stratégie de la porte d'entrée du Pacifique, il investit presque 600 millions de dollars dans plus d'une douzaine de projets à ce sujet. Outre le soutien gouvernemental, des entreprises du secteur privé ont engagé plus de trois milliards de dollars en immobilisations pour la période allant de 2004 à 2010 dans les projets liés à la porte d'entrée de l'Asie-Pacifique et son corridor.

Le soutien fédéral à l'égard du transport en commun favorise aussi le transport des marchandises. Tout ce que nous faisons pour inciter les gens à emprunter les transports en commun, à marcher et à utiliser leur bicyclette aide à réduire la congestion qui ralentit le mouvement des marchandises sur nos routes régionales. La contribution fédérale de 450 millions de dollars à la Canada

vital part of building a comprehensive rapid transit network. The Canada Line will provide transit capacity equivalent to 10 major road lanes in a corridor that is home to one-third of the region's jobs and 20 per cent of its population.

Federal gas tax revenues transfer to this region for public transit improvements. We are receiving \$307 million through the gas tax transfer program and through the region. Mayor Jackson also chairs the Greater Vancouver Regional District, GVRD. The GVRD has directed that funding to go toward improvements of the public transportation system through to 2010. This will help us speed intermodal goods movement as well as supporting environmental objectives, such as reducing greenhouse gas emissions, protecting green space and maintaining an agricultural land base.

We are using the first \$74 million in the gas tax revenue to assist in the purchase of the 225 new buses to modernize and expand our services. We also received a share of the Public Transit Fund — \$40.3 million — which will help buy 34 new SkyTrain cars for the rapid transit network and 24 Community Shuttle buses. We also hope to share in the B.C. portion of the Public Transit Capital Trust program, which is about \$120 million for the province.

Even the federal tax credit for monthly transit passes helps goods movement by providing an incentive for people to switch from private vehicles to public transit. I would just note that we have seen an increase in the sale of monthly passes since last summer, so the tax credit may be driving some of that. In addition, we had some fairly high fuel prices, but there is a trend toward more annual passes. Further support is needed for major infrastructure projects, such as the Evergreen Line light rail project linking our existing SkyTrain system in Burnaby to the municipalities of Port Moody and Coquitlam. I hope the federal government will be as generous to this region as it was to Toronto last week in its infrastructure funding announcement. We look forward to hearing more.

We are also very hopeful that the Senate will give assent to Bill C-11 to amend the Canada Transportation Act. Bill C-11 contains provisions that will level the playing field for commuter rail, so it has rights of access to host railways and the protections that entails. The right of access will create much-needed opportunities for commuter rail to benefit urban centres, the economy and the environment.

Line — je crois qu'on peut voir les travaux de construction tout juste à côté de l'hôtel, ici — représente un élément capital de l'édification d'un réseau global de transport rapide. La Canada Line prendra en charge l'équivalent de la circulation sur dix voies routières, dans un corridor qui accueille le tiers des emplois de la région et 20 p. 100 de la population.

Les recettes tirées de la taxe fédérale sur l'essence sont transférées à la région au profit des améliorations du transport en commun. Nous recevons 307 millions de dollars grâce à ce programme de transfert, ce qui vaut pour l'ensemble de la région. La mairesse Jackson siège également au district régional du Grand Vancouver, GVRD. Le GVRD a décidé d'appliquer les fonds à l'amélioration du système de transport en commun d'ici 2010. Cela nous aidera à accélérer le transport intermodal des marchandises et à atteindre des objectifs environnementaux, par exemple la réduction des émissions de gaz à effet de serre, la protection des espaces verts et le maintien des terres agricoles.

Nous prenons les 74 premiers millions de dollars en recettes tirées de la taxe sur l'essence pour aider à financer l'achat de 225 nouveaux autobus, pour moderniser et élargir nos services. Nous recevons aussi une part du Fonds pour le transport en commun — 40,3 millions de dollars — pour l'acquisition de 34 nouvelles voitures des trains SkyTrain pour le réseau de transport en commun rapide et 24 navettes communautaires. Nous espérons aussi toucher une partie de la part britanno-colombienne des fonds de la Fiducie pour l'infrastructure du transport en commun, ce qui représente environ 120 millions de dollars pour l'ensemble de la province.

Même le crédit d'impôt fédéral sur le transport en commun favorise le mouvement des marchandises, car il incite les gens à laisser leur véhicule personnel à la maison pour prendre plutôt les transports en commun. Je voulais simplement faire remarquer que nous avons constaté une augmentation du nombre de cartes mensuelles vendues depuis l'été. Le crédit d'impôt y est peut-être pour quelque chose. En outre, le prix de l'essence est relativement élevé, mais il y a une tendance à l'achat de cartes annuelles. Il faut d'autres mesures d'appui de grands projets d'infrastructures, par exemple le projet de train léger Evergreen Line, qui raccorde notre réseau SkyTrain, à Burnaby, aux municipalités de Port Moody et de Coquitlam. J'espère que le gouvernement fédéral sera aussi généreux avec notre région qu'il l'a été avec Toronto la semaine dernière au moment d'annoncer son financement d'infrastructures. Nous avons hâte d'avoir des nouvelles à ce sujet.

De même, nous avons bon espoir que le Sénat sanctionnera le projet de loi C-11 visant à modifier la Loi sur les transports au Canada. Le projet de loi C-11 renferme les dispositions qui égaliseront les chances du point de vue du service de transport des passagers par train, de manière à prévoir des droits d'accès aux lignes de la société ferroviaire hôte et les protections que cela suppose. Le droit d'accès créera des occasions qui s'imposent au plus haut point : le train de banlieue pourra mieux travailler au profit des centres urbains, de l'économie et de l'environnement.

For many people, commuter rail is the only transit option that is attractive enough to compete with private-vehicle use — and just to digress for a second, our commuter rail system here is called West Coast Express. It services the eastern portion of our region north of the Fraser River, which is among the fastest growing areas in Canada according to recent numbers we have seen. To be able to service that area and to be able get people out of their cars, we need to have options. Today, on the West Coast Express, we are almost at capacity — about 9,000 people per day. Of those 9,000 people, 60 per cent leave their car behind. They have an option; they could drive but would rather take commuter rail, so this is an attractive transportation option for commuters, and it brings economic benefits to the region, the province and the country.

However, these benefits are not equally shared with communities where major infrastructure is situated, such as Deltaport. The structure of Canada's federal, provincial and municipal taxes reward senior levels of government for port business growth, but not the municipalities where they are located. With the tripling of traffic through Canada's Pacific Gateway in Greater Vancouver the federal and provincial governments will gain significantly increased sales tax and income tax revenue. Similarly, as business grows, railways, trucking companies, terminals and ports will gain revenues. Even infrastructure investments generate direct federal and provincial revenues but not local revenue. As Mayor Jackson spelled out early in her presentation, there are significant impacts to host cities.

At the national level, the current tax structure sees the federal government receiving about 50 per cent of all tax revenue, the provinces about 42 per cent and local governments about 8 per cent, mainly derived from property taxes. This tax structure problem is national and broader than the gateway, but it is exacerbated by the gateway growth through the rapidly growing, landlocked, urban environment of Greater Vancouver. The failure to solve this fundamental challenge of municipal taxation sources leads municipalities to assess businesses at higher rates for property taxes and challenges gateway expansion, yet the growth of the gateway is dependent on successful support of its home community. Ninety per cent of the traffic in the region is personal-vehicle traffic, and the population of the region is expected to grow by 1 million over the next 25 years. Port-related growth needs solutions to local traffic, sufficient industrial lands and a positive community reaction to environmental assessment processes for port, road, rail and terminal growth. In the United States, municipalities share directly in the economic

Aux yeux de nombreuses personnes, le train de banlieue représente la seule option suffisamment attrayante pour entrer en concurrence avec le recours au véhicule personnel — et permettez-moi de faire une parenthèse : notre train de banlieue, ici, s'appelle West Coast Express. Il dessert la partie est de notre secteur nord du fleuve Fraser, qui figure parmi les secteurs qui connaissent la plus grande croissance au Canada, d'après les dernières statistiques que nous ayons vues. Afin de pouvoir desservir cette région et de convaincre les gens de renoncer à utiliser leur voiture personnelle, il faut des options. Aujourd'hui, le West Coast Express fonctionne presque à capacité — il transporte environ 9 000 personnes par jour. Des 9 000 personnes en question, 60 p. 100 laissent leur voiture à la maison. Elles ont le choix; elles pourraient prendre leur voiture, mais elles préfèrent le train de banlieue. C'est donc une option de transport attrayante pour le voyageur, et elle se traduit par des avantages économiques pour la région, la province et le pays.

Cependant, les collectivités où se trouvent les infrastructures importantes, comme Deltaport, ne profitent pas toutes également de ces retombées économiques. Les structures fiscales fédérales, provinciales et municipales du Canada récompensent les gouvernements d'ordre supérieur lorsque l'activité portuaire augmente, mais pas les municipalités où se trouvent les ports. Les gouvernements fédéral et provincial vont profiter d'une augmentation importante des recettes découlant des taxes de vente et de l'impôt sur le revenu grâce au fait que le trafic va tripler à la porte d'entrée du Pacifique, dans la région du Grand Vancouver. Parallèlement, les sociétés ferroviaires, les entreprises de transport routier, les terminaux et les ports vont engranger des recettes grâce à l'augmentation des activités commerciales. Même les investissements dans l'infrastructure génèrent directement des recettes pour les gouvernements fédéral et provincial, mais rien à l'échelle locale. Comme la mairesse Jackson l'a clairement indiqué au début de son exposé, il y a des répercussions importantes sur les villes hôtes.

À l'échelle nationale, la structure fiscale actuelle fait en sorte que le gouvernement fédéral obtient environ 50 p. 100 des recettes fiscales totales, les provinces, environ 42 p. 100 de celles-ci, et les administrations locales, environ 8 p. 100, surtout sous forme d'impôts fonciers. Ce problème touchant la structure fiscale est un programme national qui ne concerne pas que la porte d'entrée, mais il est amplifié par l'accroissement des activités à la porte d'entrée dans le contexte de l'étalement rapide de la zone urbaine du Grand Vancouver, confinée à l'intérieur des terres. Le fait qu'on n'ait pas réglé ce problème fondamental des sources de recettes fiscales pour les municipalités pousse ces dernières à augmenter l'impôt foncier des entreprises et nuit à l'expansion de la porte d'entrée; néanmoins, cette expansion ne peut se faire avec succès que si la collectivité où se trouve la porte d'entrée y est favorable. Une part de 90 p. 100 de la circulation dans la région est attribuable aux voitures, et on s'attend à ce que la population augmente d'un million d'habitants au cours des 25 prochaines années. Pour qu'il y ait croissance des activités portuaires, il faut trouver des solutions aux problèmes de circulation à l'échelle

success — volume — of port infrastructure and, therefore, do not need to turn to the property tax to generate revenue.

Rather than just address the problems for you, we will offer a few suggestions in my conclusion. We believe measures to match economic benefits and costs could include senior government investments in grade separations; payments to municipalities in lieu of lost property tax revenues for industrial land reserves; additional road funding on trade-dependent municipal corridors; restructured tax room from senior levels of government — for example, tax room in fuel tax — to local governments across Canada to address the overall fiscal framework; and a formula to share economic growth with urban centres significantly affected by business-gateway growth.

The costs to the municipalities are traffic congestion; reduced quality of life in neighbourhoods; road maintenance for the road and rail grade separations; services, such as water, sewer, and — as Mayor Jackson noted — policing costs; and land that is underperforming in terms of tax revenues.

In conclusion, we believe we have to get a balance between costs and benefits sorted out so that local municipalities can accept major infrastructure projects that serve the national interests for intermodal goods movement.

I would like to thank the committee for the opportunity to speak to you today.

**The Chairman:** The committee has been told that short sea shipping would allow major hub container ports to be established in Canada and containers to be transhipped to other ports without problems related to cabotage issues. One witness told us that it could be an economic solution if such an initiative allows them as ports to avoid dredging, which is almost impossible with the environmental restrictions in the U.S. Would you agree with what the committee was told?

**Ms. Jackson:** I believe, from the Fraser River perspective, short sea shipping could be entertained up the Fraser River, probably up to Hope, maybe beyond. However, I feel your comment about dredging is absolutely imperative. You have

locale, il faut suffisamment de terrains réservés aux activités industrielles et il faut que la collectivité réagisse de façon positive aux processus d'évaluation environnementale préalables à l'expansion des ports, du réseau routier, du réseau ferroviaire et des terminaux. Aux États-Unis, les municipalités profitent directement des retombées économiques — de l'augmentation du volume de transactions — de l'infrastructure portuaire; ainsi, elles n'ont pas besoin de se tourner vers l'impôt foncier pour générer des revenus.

Plutôt que simplement vous exposer les problèmes, nous allons vous donner quelques suggestions lorsque je vais conclure mon exposé. Nous pensons que les mesures suivantes permettraient d'égaliser les avantages et les coûts économiques : des investissements des gouvernements d'ordre supérieur dans les sauts-de-mouton; des paiements aux municipalités pour compenser la perte de recettes d'impôts fonciers liées aux terrains réservés à des fins industrielles; la majoration du financement du réseau routier pour les couloirs municipaux qui dépendent des échanges commerciaux; restructuration, par les gouvernements d'ordre supérieur, de la marge fiscale — de la marge liée à la taxe sur les carburants, par exemple — au profit des administrations locales de l'ensemble du Canada, de façon à régler la question du cadre financier global; ainsi que l'élaboration d'une formule permettant de faire profiter les centres urbains sur lesquels la croissance des activités commerciales et la porte d'entrée a des répercussions importantes des avantages liés à la croissance économique.

Les coûts que doivent assumer les municipalités sont liés aux problèmes de circulation, à la diminution de la qualité de vie dans certains quartiers, à l'entretien des routes et des sauts-de-mouton, aux services, comme l'aqueduc, les égouts, et — comme la mairesse Jackson l'a signalé — le maintien de l'ordre, ainsi que les pertes de recettes fiscales liées à une utilisation des terrains moins intéressante à ce chapitre.

Pour conclure, nous croyons que nous devons trouver l'équilibre entre les coûts et les avantages, pour que les municipalités approuvent les importants projets d'infrastructure qui doivent servir les intérêts nationaux liés au transport intermodal des marchandises.

J'aimerais remercier le comité de l'occasion qui m'a été offerte de témoigner aujourd'hui.

**La présidente :** On a dit devant le comité que le transport maritime sur courte distance pourrait permettre l'établissement de ports à conteneurs importants au Canada et le transbordement des conteneurs vers d'autres ports sans problèmes liés au cabotage. Un témoin nous a dit que ce serait une solution économique envisageable si une telle initiative permettait aux ports d'éviter le dragage, ce qui est pratiquement impossible dans le cadre de la réglementation environnementale en vigueur aux États-Unis. Diriez-vous que vous êtes d'accord avec ce qu'on a dit au comité?

**Mme Jackson :** À mon avis, du point de vue du fleuve Fraser, on pourrait effectuer le transport maritime sur courte distance le long du fleuve, probablement jusqu'à Hope, peut-être même au-delà. Cependant, je pense que votre observation sur la question du

probably also been informed that we have the fifth largest snow pack on the mountains today since 1953. If Mother Nature is not kind to us, all indications are that we will have a major flood here this year, and that is hugely important. If we are to have short sea shipping, that dredging has to take place, and Fisheries and Oceans Canada have to allow a window of opportunity to have that happen.

Even up in Abbotsford, if you took the ships up that far, there are sandbars that are, in fact, higher than the agricultural land around them. Something has got to be done in that regard, but I believe the opportunity for short sea shipping is certainly there under the right circumstances.

**Mr. Kinsley:** At the risk of being flippant, if we could send more traffic through Prince Rupert, there is no need for dredging or short sea shipping because it has the deepest, biggest, safest port on the West Coast of North America, and they can offload it right there onto rail. I know that is not a choice in some places; they have to do dredging. However, we could avoid it all by just concentrating and speeding up the projects in Prince Rupert.

**Mr. Paddon:** In our discussions with the industry here, there is potential for short sea shipping, but, for the most part, there are many limitations, as Mayor Jackson had noted. In addition, we have considerable infrastructure here, and I believe part of it is just trying to work to mitigate some of the impacts of that existing infrastructure for the future. I am not in a position to comment on how much of an impact Prince Rupert would have, but, imagining the future growth of China and Asia, we certainly recognize that there will be a large amount of goods to be moved through Canada, and for both the capacity at Prince Rupert and also the capacity here in Greater Vancouver.

**Senator Tkachuk:** I was reading your paper, Ms. Jackson, which I noticed that you did not quite follow. I quote from page 2:

Delta is the doorway to Asian trade. Delta is the doormat.

The Port, to date, has reduced our air quality, endangered the Pacific Flyway, befouled the waters surrounding the Port, and reduced the quality of life for our residents with noise, light and air pollution, traffic disruption and an endless stream of dangerous trucks driving through the heart of our communities.

You go on to say you are talking about the Tsawwassen people.

dragage est tout à fait fondamentale. Par ailleurs, on vous a probablement informés du fait que cet hiver vient au cinquième rang, au chapitre de l'importance des chutes de neige dans les montagnes depuis 1953. Si Dame Nature n'est pas bonne pour nous, tout indique que nous connaissons une inondation importante cette année, ce qui est immensément important. Si nous devons faire le transport maritime sur courte distance, il faut effectuer le dragage nécessaire, et Pêches et Océans Canada doit ouvrir un créneau pour cela.

Même à Abbotsford, si l'on décidait de faire remonter les bateaux aussi loin, il y a des bancs de sable plus hauts que les terres agricoles des alentours. Il faut faire quelque chose à cet égard, mais je pense que la possibilité d'un transport maritime sur courte distance existe bel et bien, dans des circonstances favorables.

**M. Kinsley :** Au risque de paraître impertinent, si nous pouvions détourner une partie plus importante du trafic vers Prince Rupert, il serait nullement nécessaire de procéder au dragage ou de faire du transport maritime sur courte distance, parce que cette localité a le port le plus profond, le plus gros et le plus sécuritaire de la côte ouest de l'Amérique du Nord, et on peut y décharger les marchandises pour les mettre immédiatement dans des trains. Je sais que, à certains endroits, on n'a pas d'autres choix que de procéder au dragage. Cependant, nous pourrions éviter tout cela simplement en concentrant et en accélérant les projets à Prince Rupert.

**M. Paddon :** D'après les discussions que nous avons eues avec les représentants de l'industrie ici, il y a un potentiel de transport maritime sur courte distance, mais, pour l'essentiel, il y a beaucoup de facteurs limitants, comme la mairesse Jackson l'a fait remarquer. De plus, il y a ici une infrastructure considérable, et je crois que l'affaire tient en partie simplement au fait d'essayer de travailler à l'atténuation de certaines des répercussions que cette infrastructure pourrait avoir dans l'avenir. Je ne suis pas en mesure de dire quelle importance les répercussions de Prince Rupert auraient, mais, si nous imaginons la croissance future de la Chine, ainsi que de l'Asie en général, nous devons assurément conclure qu'on transportera des quantités importantes de marchandises au Canada et que beaucoup de marchandises passeront par les installations de Prince Rupert et celles du Grand Vancouver.

**Le sénateur Tkachuk :** J'ai consulté votre mémoire, madame Jackson, et j'ai remarqué que vous ne l'avez pas vraiment lu. Je vous cite, à la page 2 :

Delta est la porte d'entrée du marché asiatique. Delta est le seuil.

Jusqu'à maintenant, le port a fait diminuer la qualité de l'air, mis en péril les voies migratoires du Pacifique, pollué les eaux environnantes et fait diminuer la qualité de vie de nos résidents en étant à l'origine de pollution par le bruit et par la lumière et de pollution de l'air, de problèmes de circulation et d'une file sans fin de camions qui roulent dangereusement au cœur de nos collectivités.

Vous poursuivez en disant que vous parlez des gens de Tsawwassen.

They will have the Port with its light, noise and air pollution, and the polluted waters between the two causeways at their front doors.

You talk about the huge container-storage area and a multi-track train yard. "It will ruin their quality of life. But I guess money talks," you say, and then you go on to say further that the birds and fish are in danger. Further, you say:

The people are not happy in Delta. They are not happy in the other communities that are experiencing or will be experiencing impacts of this economic endeavour. And there has been no attempt to provide meaningful mitigation for those impacts.

You also talk about the quality of life and the fish, birds, wildlife and agricultural lands.

I note a little bit of strain and stress in your relationship with the Vancouver Port Authority. I am actually quite amazed at the language considering the testimony we have had here over the day and a half. There is obviously not much good feeling here, and this cannot be healthy for the port. It cannot be healthy for trade. It cannot be healthy for the communities here. I would just like to ask, what responsibility does the Greater Vancouver Region have to the country in providing at least some kind of a civilized conversation as to how these problems can be solved? The trade has to come through Vancouver, whether it comes from our province or from Alberta, Manitoba or anywhere in Canada. What obligation do the people of Vancouver have for ensuring that this is handled with some efficiency and some enthusiasm, because I see a lack of enthusiasm in this paper?

**Ms. Jackson:** Yes, and I think that is putting it mildly.

**Senator Tkachuk:** Yes, well, I am trying to put it mildly.

**Ms. Jackson:** I appreciate that.

**Senator Tkachuk:** You are the one talking here. I am just trying to ask questions.

**Ms. Jackson:** That paper, which I have handed out, you might recall in the beginning, I said I had a couple of different documents I wanted to present, one was the engineering report from Delta — that is a Delta perspective. Then I wanted to talk about what I am hearing through the emails and what the people are telling us throughout the municipality and even beyond, up the valley.

I would say that the presentation that I gave, which I did not read from totally but is for your information, is something that I have gleaned from the people who live in the communities relative to their frustration with looking at mitigation. I appreciate your comment about what is our responsibility, but the local municipalities in the Greater Vancouver areas have been taking it on the chin in many regards. We have had to take cap in hand

Ils auront le port et la pollution par la lumière, par le bruit et la pollution de l'air qu'il entraîne, ainsi que les eaux polluées juste devant chez eux, entre les deux ponts-jetées.

Vous parlez de l'énorme zone d'entreposage des conteneurs et d'un parc à matériel remorqué de plusieurs voies. « Cela va leur enlever toute qualité de vie. Mais j'imagine que l'argent est un argument de poids », dites-vous, avant de continuer en parlant des oiseaux et des poissons qui sont en danger. Vous dites aussi :

Les gens ne sont pas heureux à Delta. Les gens des autres collectivités qui font face ou qui vont faire face aux répercussions de cette entreprise économique ne seront pas heureux non plus. En outre, on n'a fait aucune tentative digne de ce nom pour atténuer ces répercussions.

Vous parlez aussi de la qualité de vie et des poissons, des oiseaux, de la faune et des terres agricoles.

Je remarque un peu de tension et de stress dans votre relation avec l'administration du port de Vancouver. En réalité, les mots employés m'étonnent pas mal, compte tenu du témoignage que nous avons entendu pendant un jour et demi. De toute évidence, il n'y a pas beaucoup de place ici pour les bons sentiments, et cela ne peut être sain pour le port. Cela ne peut pas non plus être sain pour le commerce, ni pour les collectivités de la région. J'aimerais simplement vous poser la question suivante : quelle est la responsabilité de la région du Grand Vancouver envers le pays en ce qui concerne le fait d'avoir au moins un semblant de conversation civilisée sur la manière de résoudre ces problèmes? Les marchandises doivent passer par Vancouver, qu'elles proviennent de notre province ou de l'Alberta, du Manitoba ou d'une autre région du Canada. Quelle obligation les habitants de Vancouver ont-ils de s'assurer que ces marchandises sont manutentionnées avec une certaine efficacité et avec un certain enthousiasme, parce que je constate un manque d'enthousiasme dans le mémoire?

**Mme Jackson :** Oui, et je pense que c'est un euphémisme.

**Le sénateur Tkachuk :** Oui, eh bien, j'essaie d'utiliser un euphémisme.

**Mme Jackson :** J'en suis consciente.

**Le sénateur Tkachuk :** C'est vous qui avez la parole. J'essaie seulement de poser des questions.

**Mme Jackson :** Ce document, que j'ai distribué — vous vous rappelez peut-être que, au début, j'ai dit que je voulais présenter deux ou trois documents différents, l'un d'entre ceux-ci étant le rapport d'ingénierie de Delta — c'est le point de vue de Delta. Je voulais ensuite parler de ce dont on me parle dans les courriels que je reçois et de ce que les gens nous disent dans l'ensemble de la municipalité, et même à l'extérieur, en amont, dans la vallée.

Je dirais que le document, que je n'ai pas entièrement lu pendant mon exposé, mais que je vous ai donné à titre informatif, est la somme des idées que j'ai glanées chez les gens qui vivent dans les collectivités, au sujet de leur frustration par rapport aux mesures d'atténuation. Je comprends votre observation au sujet de notre responsabilité, mais les municipalités du Grand Vancouver sont victimes de la situation à de nombreux égards.



while trying to get, for instance, the dredging done — I do not know what will happen there — the debris trap, there is no local money to do that and should not be done on the backs of the taxpayers from the property tax.

Everywhere in Canada — the St. Lawrence Seaway, the Great Lakes and so on — there is a lot of funding that goes in provincially and federally, I understand, to look after these major national interests. It is somewhat frustrating, and it comes out in this document. The frustration that the people are bringing to my attention, from policing to traffic to rollovers to hazmat, all of these issues I spoke of very briefly, is reflected in the paper. It tells the story of the people that we all represent.

**Senator Tkachuk:** Do you feel that way?

**Ms. Jackson:** In some regard, in some of the flavour that has been coming through, particularly as we hear it through some of the environmental discussion. Can we have mitigation for some of these lands, waterways or Pacific Flyway? I appreciate that, from big businesses' point of view, they have not always been totally responsive to some of the environmental situations.

However, I believe the Port of Vancouver has stepped forward. They have made some strides, and not everyone is completely happy with how that is happening. Many people are very concerned about amalgamation of all the ports into one port entity without much input. However, I was trying to bring to the attention of the Senate — and I believe that was the request that was made — the obstructions and the problems that we are hearing from the people.

There is much frustration, but I believe it can be overcome by working together.

**Senator Tkachuk:** Yes, there is that issue. As a matter of fact, we had talked about this with a number of groups. We had asked questions as to the kind of relationship that they had with the Greater Vancouver area and about working together to solve some of the issues of traffic and trains. We understand the health of the economy has been very beneficial to Vancouver and its residents. It has improved their property values and has given them great paying jobs, to go along with the beautiful weather and all the other things with which God has blessed you. However, in turn, there is an obligation to solve some of these problems and to help people solve these problems.

Everybody knew the port was here when they moved here. It might have been part of the reason they were brought here, perhaps because the port provided jobs. Everybody knew that this was a trade city. This is a city that is very important to the country. Therefore, when you talk about the environment, you

Nous avons dû faire preuve d'humilité lorsque nous avons tenté d'obtenir, par exemple, qu'on fasse le dragage — je ne sais pas ce qui va se passer à cet égard — la grille à débris, à l'échelle locale, il n'y a pas d'argent pour ces travaux, et on ne devrait pas faire payer cela aux contribuables par l'intermédiaire de l'impôt foncier.

Partout au Canada — la voie maritime du Saint-Laurent, les Grands Lacs et ainsi de suite — il y a un important financement provincial et fédéral, d'après ce que je sais, qui sert à veiller à ces importants intérêts nationaux. C'est un peu frustrant, et c'est cette frustration qui transparaît dans le document. Celui-ci reflète les frustrations dont les gens me font part, du maintien de l'ordre jusqu'à la circulation, en passant par les accidents et les marchandises dangereuses, tous ces problèmes que j'ai abordés très brièvement. Le document raconte l'histoire des gens que nous représentons tous.

**Le sénateur Tkachuk :** Est-ce comme cela que vous vous sentez?

**Mme Jackson :** À certains égards, par rapport à certaines choses qu'on entend dire, surtout dans le cadre des débats sur l'environnement. Est-il possible de prendre des mesures d'atténuation pour certaines de ces terres, voies navigables ou voies migratoires? Je sais que, du côté des grandes entreprises, on n'a pas toujours été tout à fait ouvert à certaines questions environnementales.

Cependant, je pense que le port de Vancouver a fait un pas en avant. Les responsables de l'administration portuaire ont pris certaines mesures, et ce n'est pas tout le monde qui est tout à fait heureux de la manière dont les choses se passent. Beaucoup de gens sont très préoccupés par la fusion de tous les ports en une seule administration portuaire, sans grande consultation. Cependant, j'essayais de porter à l'attention du Sénat — et je crois que c'est ce qu'on m'a demandé de faire — les objections et les problèmes dont font état les gens.

Il y a beaucoup de frustration, mais je crois qu'on peut y remédier en travaillant ensemble.

**Le sénateur Tkachuk :** Oui, il y a ce problème. En fait, nous avons parlé de cela avec un certain nombre de groupes. Nous avons posé des questions au sujet de la relation que ces groupes entretenaient avec la région du Grand Vancouver et sur le fait de travailler ensemble à la résolution de certains problèmes de circulation liés au transport ferroviaire. Nous savons que la Ville de Vancouver et ses résidents ont beaucoup profité de la vigueur de l'économie. Cette vigueur a fait augmenter la valeur de leur propriété et leur a permis d'obtenir de bons emplois payants, en plus du temps agréable et de toutes les autres choses dont le Bon Dieu vous a fait cadeau. Cependant, ces avantages s'accompagnent de l'obligation de régler certains de ces problèmes et d'aider les gens à les régler.

Tous les gens qui se sont installés ici savaient que le port existait. C'est peut-être en partie la raison pour laquelle ils ont été amenés à venir ici, parce que le port crée de l'emploi. Tout le monde sait qu'il s'agit d'une ville qui vit du commerce. C'est une ville très importante pour le pays. Ainsi, lorsque vous parlez

are pretty strong. We were told that this is one of the most environmentally safe, better-managed ports in the world — right here, in Vancouver.

**Ms. Jackson:** It is not really Vancouver. There is a distinction here. The City of Vancouver has the Port of Vancouver, and we have Deltaport.

**Senator Tkachuk:** What are the issues there? What are the environmental issues there that caused such stress in this piece?

**Ms. Jackson:** I wish I had all the documentation relative to the Pacific Flyway of which I am sure you are aware. There are millions of birds that travel from Mexico all the way up to Alaska. We have Roberts Bank, where there are areas that house some of the greatest population of snow geese that exist. Many people are concerned about our ability to maintain and sustain what is there in terms of wild life, of what is happening in the water and to the aquatics et cetera. I am bringing that forward as something that people from this area and region are very concerned about and want to protect as much as possible.

I know Captain Houston has said to me that they will build the best and most environmentally-sensitive port in the world, and I applaud him for that as we obviously want to see that happen. I bring forward, as I said, the voices of people that feel strongly about these issues, yes.

**Senator Tkachuk:** One of the concerns that were raised by the people from the port and others was that they would like to see a land reserve for the port, that they know that they have adequate space to continue their growth. Of course, that is in your purview of the Greater Vancouver authority. You say you have ten years of growth. Will there be a land reserve?

**Ms. Jackson:** As you know, and I mentioned in my discussion, we are in a position here where we are hemmed in by the mountains and the ocean. In British Columbia, we have only 5 per cent of the entire province that is capable of growing anything. The Fraser River estuary is probably one of the richest areas you will find probably next to the Holland Marsh around Toronto. From my perspective, since we have very little land for agricultural and ten years of land left for industrial growth in the region at this point in time, we have to be very careful what we do with land.

It seems, to many people, that we could store containers on the poor soil that we have, not on the best soil. That is probably the simplest way I could say it.

**Senator Tkachuk:** You are responsible for finding that poor soil though, are you not?

**Ms. Jackson:** There is a large amount of soil around, past Hope. We talk about inland ports and Prince George, Kamloops, Cache Creek or any place that rail goes. Rather than store the containers, maybe we should look at it a little differently when we have such very scarce lands on which to grow food or erect

d'environnement, vous êtes très ferme. On nous a dit que le port était l'un des plus écologiques et des mieux gérés du monde — ici même, à Vancouver.

**Mme Jackson :** Ce n'est pas vraiment à Vancouver. Il y a une différence. La Ville de Vancouver a le port de Vancouver, et nous avons Deltaport.

**Le sénateur Tkachuk :** Quels sont les problèmes là-bas? Quels sont les problèmes environnementaux qui ont engendré tant de stress dans cette affaire?

**Mme Jackson :** J'aimerais bien avoir avec moi tous les documents relatifs aux voies migratoires du Pacifique, dont vous avez entendu parler, j'en suis sûre. Il y a des millions d'oiseaux qui partent du Mexique pour se rendre jusqu'en Alaska. Roberts Bank accueille, dans certaines zones, certaines des populations d'oies des neiges les plus importantes du monde. Beaucoup de gens s'inquiètent de notre capacité de préservation de la faune, de ce qui se passe dans l'eau, des organismes aquatiques, et cetera. J'en parle parce qu'il s'agit de choses dont les gens de la région se préoccupent beaucoup et qu'ils veulent protéger le mieux possible.

Le capitaine Houston m'a dit qu'on va construire le meilleur port et le port le plus écologique du monde, et je l'applaudis, puisque c'est évidemment ce que nous voulons voir se produire. Je vous fais part, comme je l'ai dit, de l'opinion des gens que ces questions touchent beaucoup, oui.

**Le sénateur Tkachuk :** L'une des préoccupations soulevées par les gens du port et par d'autres intervenants concernait le fait qu'ils aimeraient voir créer une réserve foncière pour le port, de façon à être sûr de disposer de l'espace nécessaire pour la croissance continue du port. Bien entendu, cela relève des pouvoirs de l'administration du Grand Vancouver. Vous dites disposer de terrains suffisants pour assurer dix ans de croissance. Y aura-t-il une réserve foncière?

**Mme Jackson :** Comme vous le savez, et je l'ai mentionné dans mon exposé, nous sommes pris entre les montagnes et l'océan. En Colombie-Britannique, il n'y a que 5 p. 100 des terres où il est possible de faire pousser quoi que ce soit. L'estuaire du fleuve Fraser est probablement l'une des terres les plus fertiles du pays, après le Holland Marsh autour de Toronto. À mon avis, puisque nous ne disposons, à l'heure que de très peu de terres arables et que de terrains suffisants pour assurer la croissance industrielle pendant dix ans, nous devons choisir soigneusement l'utilisation que nous faisons des sols.

Bon nombre de gens pensent que nous pourrions entreposer les conteneurs non pas sur nos sols les plus fertiles, mais bien sur les sols pauvres. C'est probablement comme ça que je peux l'exprimer le plus simplement.

**Le sénateur Tkachuk :** Vous êtes cependant responsable de déterminer quels sont ces sols pauvres, n'est-ce pas?

**Mme Jackson :** Il y a beaucoup de terres disponibles, au-delà de Hope. Nous parlons de ports fluviaux, ainsi que de Prince George, de Kamloops, de Cache Creek ou de tout autre endroit par lequel passe la voie ferrée. Plutôt que d'entreposer des conteneurs, nous devrions peut-être envisager les choses d'une

greenhouses or whatever the case may be. It just does not seem reasonable, to many people here, that we should use the very best and most scarce land we have on which to pile containers.

**Senator Tkachuk:** However, you would not build buildings on it instead and have condos or residences and such. Is that not part of the argument? The issue is not just the agriculture, but it is also residential. There are developers who want to develop the river banks, and I understand your concerns for the environment, but as a visitor to Vancouver, I see that you have let highrise buildings be built on the waterfront so that you cannot see the water from anywhere except those buildings.

Is it prettier to look at a condo or is it prettier to look at a container? That is the question. Therefore, is it agriculture or is it condo and residential development and other developers that want to use that land to build residences, neat boutiques and so on, rather than provide a place where people can actually find work?

**Ms. Jackson:** Your comments are well taken. In Delta, we have two highrises. They are 14 storeys high, and they are in North Delta. The City of Vancouver, Surrey, Burnaby and some of the other communities are densifying in order to save the green space and the agricultural lands that we have. We do, of course, as you know have an Agricultural Land Reserve in British Columbia, which was put in place a long time ago. Yes, the developers would like to build on that. Yes, they would like to go to the water and build on that. However, we have to have a balance of everyone's needs. From a job point of view, yes, we do have, for instance, Tilbury Island and Annacis Island in our community, and we are trying to densify those.

Some people are telling us from the provinces that containers should be allowed everywhere in our community. We are saying that we need certain areas for development and can we not take and configure containers in such a way that, most importantly, they are easily moved on the highways, but also taking up more poor soil to be located, and I feel the majority of the people agree with that. However, we have to sit down and figure out how we will do that because local government, as you know, does not have much power in this area.

**Senator Mercer:** Not only have I been in Delta this past week, but also in Prince George last Monday for another committee meeting, so I have been around to see everything.

I could tell you, though, Mayor Jackson, many municipalities would love to have your problem, your prosperity and the problems that go with it.

manière un peu différente, puisque nous ne disposons que de terres très rares pour l'agriculture ou pour l'érection de serres et ainsi de suite. Il ne semble tout simplement pas raisonnable aux yeux de beaucoup de gens que nous utilisons les terres les plus fertiles et les plus rares pour le stockage de conteneurs.

**Le sénateur Tkachuk :** Cependant, vous ne construiriez pas d'immeubles sur ces terres à la place, des condos, des résidences et ce genre de choses. Cela ne fait-il pas partie du débat? Le problème concerne non seulement l'agriculture, mais aussi la construction résidentielle. Il y a des promoteurs qui veulent aménager les berges du fleuve, et je comprends vos préoccupations face à l'environnement, mais, en visitant Vancouver, je constate que vous avez autorisé la construction de tours sur la berge, si bien qu'il est maintenant impossible d'avoir vue sur l'eau sans se trouver dans l'un de ces immeubles.

Qu'est-ce qui est plus joli : un condo ou un conteneur? C'est ça la question. Ainsi, est-ce l'agriculture qui est en jeu, ou est-ce les condos, la construction résidentielle et les autres promoteurs qui veulent utiliser ces terrains pour y construire des résidences, de belles boutiques et ainsi de suite, plutôt qu'un endroit où les gens pourront peut-être trouver du travail?

**Mme Jackson :** Vos observations sont bien reçues. À Delta, il y a deux tours. Elles ont 14 étages, et elles sont situées à North Delta. La Ville de Vancouver, Surrey et Burnaby, ainsi que certaines autres collectivités, favorisent la densification de façon à préserver les espaces verts et les terres agricoles qui se trouvent sur leur territoire. Comme vous le savez, la Colombie-Britannique a, évidemment, une réserve de terres agricoles, qu'on a créée il y a longtemps. Oui, les promoteurs aimeraient construire sur ces terres. Oui, ils aimeraient construire sur l'eau. Cependant, nous devons trouver l'équilibre permettant de répondre aux besoins de tout un chacun. Au chapitre de l'emploi, oui, il y a, dans notre collectivité, Tilbury Island et Annacis Island, par exemple, et nous essayons de favoriser la densification de ces secteurs.

Certaines personnes des provinces nous disent qu'on devrait autoriser l'entreposage de conteneurs partout sur le territoire de notre collectivité. Nous répondrons que nous avons besoin de certains secteurs pour l'aménagement, et qu'il doit être possible de placer les conteneurs de façon à simplifier, d'abord et avant tout, le transport de ces conteneurs sur les routes, mais aussi, de les stocker davantage sur des sols pauvres, et je pense que la majorité des gens sont d'accord avec cette idée. Cependant, nous devons tenter de déterminer comment faire, parce que l'administration locale, comme vous le savez, n'a pas beaucoup de pouvoir dans ce domaine.

**Le sénateur Mercer :** Non seulement je suis à Delta depuis une semaine, mais je me suis aussi rendu à Prince George jeudi dernier pour une réunion d'un autre comité, alors j'ai été dans le coin pour voir tout ce qui se passe.

Je peux cependant vous dire une chose, madame la mairesse Jackson, beaucoup de municipalités aimeraient être aux prises avec le même problème que vous, aimeraient avoir votre prospérité et les problèmes qui en découlent.

I have question about a couple of areas in your report, and I am glad that Senator Tkachuk drew my attention to your written report. I followed as you were going through it, and I will have to go back and read this in detail because the written version definitely has a rougher edge.

**Ms. Jackson:** Yes, I did not want to read it all. I did not have time, so I had to condense much of the material.

**Senator Mercer:** You were in a bad mood when you wrote it and a better mood when you read it, I understand. It has happened to me.

**Senator Tkachuk:** We do that too.

**Senator Mercer:** Yes, we do that all the time.

**Ms. Jackson:** Yes, I know.

**Senator Mercer:** I want to get to a couple of specifics. You mentioned the trucking queues, and my understanding is that the problem with trucking queues has been somewhat solved because of the new reservation system.

**Ms. Jackson:** I believe it has helped — we are told that it is helping. I am not sure that it is the total answer, but it is better than it was. I am not sure whether our engineer would like to speak to that current situation or not.

**Ian Radnidge, Director of Engineering, Corporation of Delta:** My understanding is that the port is continuing to explore additional measures that will enhance the monitoring and the control of container movement to and from the port. I do not believe we are there yet, but I believe the port is initiating further measures to improve on that.

**Senator Mercer:** Okay, thank you. You mentioned the volume of trucks on the streets and, while it is annoying, it is a sign of the prosperity. Is it the volume or is it the attitude of the drivers that is more annoying? I know that some people in the trucking business can be a little rough.

**Ms. Jackson:** Yes, the volumes are of concern. Our roads through North Delta area are two-lane roads, so we have vibration, diesel fumes and so on. As you can imagine, if you live right next to it and your front door is no more than a few feet away, how that would affect people's livability. I hope that will diminish. I hope that trucks, at some point, in time will be required to use biodiesel as opposed to heavy diesel. I hope that internationally, at some point in time, the Canada Marine Act will encompass the ability to use better fuel.

However, it is very hard to quantify because we have the trucks moving here, there and everywhere. We have problems with the speed of the vehicles and the condition of the vehicles. I am sure you have seen, in your areas, where it is posted that there is

J'ai quelques questions au sujet de deux ou trois parties de votre mémoire, et je suis heureux que le sénateur Tkachuk ait porté celui-ci à mon attention. Je vous ai écouté lorsque vous l'avez parcouru pendant votre exposé, et je vais y revenir et le lire attentivement, parce que le mémoire est assurément beaucoup plus tranchant que l'exposé que vous avez présenté.

**Mme Jackson :** Oui, je ne voulais pas tout lire. Je n'avais pas le temps, alors j'ai dû condenser une bonne partie de l'information.

**Le sénateur Mercer :** Vous étiez de mauvaise humeur lorsque vous l'avez rédigé, et de meilleure humeur lorsque vous l'avez lu d'après ce que je comprends. Ça m'est déjà arrivé.

**Le sénateur Tkachuk :** Ça nous arrive aussi.

**Le sénateur Mercer :** Oui, ça nous arrive tout le temps.

**Mme Jackson :** Oui, je comprends.

**Le sénateur Mercer :** Je veux aborder deux ou trois points précis. Vous avez parlé des files de camions, et, ce que je pense, c'est que le problème des files d'attente a été en quelque sorte résolu grâce au nouveau système de réservation.

**Mme Jackson :** Je pense que le système a contribué à l'amélioration de la situation — c'est ce qu'on nous a dit. Je ne suis pas convaincue que c'est la panacée, mais la situation s'est améliorée. Je ne sais pas si notre ingénieur voudrait parler de la situation actuelle.

**Ian Radnidge, directeur du service d'ingénierie, Municipalité de Delta :** D'après ce que je sais, le port continue d'étudier les mesures supplémentaires qu'on pourrait prendre pour améliorer la surveillance et le contrôle des conteneurs qui entrent dans le port et qui en sortent. Je ne crois pas que le but est déjà atteint, mais je pense que le port travaille à de nouvelles mesures pour améliorer la situation.

**Le sénateur Mercer :** D'accord, merci. Vous avez parlé du nombre de camions qu'il y a dans les rues, et, même si c'est une nuisance, c'est aussi un signe de prospérité. Est-ce que c'est le nombre de camions ou est-ce plutôt la façon de conduire des chauffeurs qui dérange le plus? Je sais qu'il y a des gens dans le secteur du camionnage qui peuvent manquer un peu de discrétion.

**Mme Jackson :** Oui, le nombre de camions nous préoccupe. À North Delta, les routes ont deux voies, alors il y a des vibrations, des émanations de diesel et ainsi de suite. Comme vous pouvez l'imaginer, cela a une incidence sur l'habitabilité pour les gens qui ont une maison sur ces routes puisque les camions passent à quelques pieds de leur porte d'entrée. J'espère que le nombre de camions va diminuer. J'espère que, à un moment donné, on rendra obligatoire l'utilisation du biodiesel, pour remplacer le diesel lourd dans les camions. J'espère que, à l'échelle internationale, à un moment donné, la Loi maritime du Canada prévoira la capacité d'utiliser un meilleur carburant.

Cependant, c'est très difficile d'évaluer le nombre exact de camions, parce qu'il y en a partout. La vitesse à laquelle les camions roulent, ainsi que leur état, pose problème. Je suis sûre que vous avez vu, dans la région où vous habitez, des endroits où

commercial traffic in the right-hand lane, but the trucks ride three abreast and, of course, when we come to a stop light everybody waits for the trucks. There are many small issues that have not been solved.

**Senator Mercer:** Recognizing that problem, let us talk about the solution or part of the solution for a moment. The South Fraser Perimeter Road has been talked about by you and by a number of other people, of course.

**Ms. Jackson:** Absolutely, yes.

**Senator Mercer:** Then others have talked to us about the long time it takes for environmental assessment. How long will it take to have an environmental assessment for the South Fraser route?

**Ms. Jackson:** I believe it is finished.

**Senator Mercer:** Is it finished and approved?

**Mr. Radnidge:** Senator, the environmental assessment processes carries on for the South Fraser Perimeter Road.

**Ms. Jackson:** There are 20 more days. That is right.

**Mr. Radnidge:** The approval process is not within the Corporation of Delta's or the GVRD's hands. It is a provincial and federal approval process.

**Senator Mercer:** Will it likely be appealed by somebody?

**Ms. Jackson:** I am not sure. I am a realist. I believe they are working their way through all of this process. It is a long process; I wish it were not.

**Senator Mercer:** You made a comment in your presentation that made my antenna go up; you say you are concerned about the democratic process. I am not sure what you mean. With respect to the highway, the environmental assessment has happened; the municipalities have had their say; the province has had their say; the Government of Canada has had its say. What was missed in the process or what is missing from the process?

**Ms. Jackson:** Maybe my textbook of philosophy of democracy is different than others, but when there is a huge problem — and you can see that it has taken a long time to get to this point from when Roberts Bank was simply a coal port — from the local government's perspective, we can hound a provincial government to death and get no response. In my experience, in trying to get some action from local government through to the provincial government, the majority of elected people at the provincial and federal levels simply say that local government is a creature of provincial government, and there will be no leapfrogging from the federal government to the local authority — and that continues. Though the local authority,

il y a des pancartes indiquant que la voie de droite est réservée aux camions, ce qui n'empêche pas qu'on voit parfois trois camions rouler de front, et, bien entendu, au feu de circulation, tout le monde attend derrière ceux-ci. Il leur reste beaucoup de petits problèmes à régler.

**Le sénateur Mercer :** Maintenant que le problème est posé, parlons un instant de la solution ou d'une partie de la solution. Vous avez parlé, comme beaucoup d'autres gens, bien entendu, de la route périphérique sur la rive sud du fleuve Fraser.

**Mme Jackson :** Oui, certainement.

**Le sénateur Mercer :** Alors d'autres personnes nous ont parlé du fait qu'il faut beaucoup de temps pour réaliser les études environnementales. Combien de temps faudra-t-il pour procéder à l'évaluation environnementale préalable à la construction de la route sur la rive sud du Fraser?

**Mme Jackson :** Je crois que l'étude est terminée.

**Le sénateur Mercer :** Est-elle terminée et approuvée?

**M. Radnidge :** Sénateur, le processus d'évaluation environnementale est toujours en cours en ce qui concerne la route périphérique sur la rive sud du Fraser.

**Mme Jackson :** Il reste 20 jours. C'est exact.

**M. Radnidge :** Le processus d'approbation ne relève pas de la Corporation of Delta ou du DRV. Il s'agit d'un processus d'approbation provincial et fédéral.

**Le sénateur Mercer :** Est-il probable que quelqu'un porte la décision en appel?

**Mme Jackson :** Je ne suis pas sûre. Je suis réaliste. Je pense qu'on est en train de passer à travers toutes les étapes de ce processus. C'est un long processus; je souhaiterais qu'il en soit autrement.

**Le sénateur Mercer :** Dans votre exposé, vous avez fait une observation qui a retenu mon attention; vous dites que le processus démocratique vous préoccupe. Je ne suis pas sûr de savoir ce que vous voulez dire. En ce qui concerne la route, on a effectué les études environnementales, les municipalités ont eu leur mot à dire, comme la province et le gouvernement du Canada. Qu'a-t-on négligé dans ce processus ou qu'est-ce qui manque dans celui-ci?

**Mme Jackson :** Peut-être ai-je appris ce qu'est la démocratie dans un livre de philosophie différent de celui que les autres ont lu, mais lorsqu'il y a un problème énorme — et vous pouvez constater qu'il a fallu beaucoup de temps pour parcourir le chemin entre l'époque où Roberts Bank était un simple port charbonnier et la situation actuelle — du point de vue de l'administration locale, nous pouvons harceler le gouvernement provincial à mort et n'obtenir aucune réaction. D'après mon expérience, lorsqu'on tente de faire bouger l'administration locale par l'intermédiaire du gouvernement provincial, la majorité des élus des gouvernements provincial et fédéral répondent simplement que l'administration locale relève du gouvernement

as we progress, is planning for the future, and, if we are not very careful, we will have a future that none of us will want. The future will judge us by what we do today.

**Senator Mercer:** It always does.

**Ms. Jackson:** Yes, thank you.

**Senator Mercer:** Mayor Kinsley, as I mentioned, I was in Prince George a week or so ago with the Senate Agricultural Committee. You are not the first person to be here this week to talk about a city being a help for an inland terminal. Representatives from the City of Moose Jaw were here earlier in the week and made a very impressive presentation as well. The interesting aspect though is that you talk about Prince Rupert, where others have talked about mainly the Port of Vancouver.

There is an issue, of which you may or not be aware, of the availability of containers and railcars. We have not had an answer yet as to what will happen when Prince Rupert opens, gets some business and starts going up to the 500,000 TEUs? Where will they get their railcars and containers? I keep telling people that I am quite willing. I am from Nova Scotia; we build railcars. We would be happy to sell you some. However, everybody says there are enough in the system, just not in the right place. Except Mayor Jackson, who said that there are stacks of them lying around.

**Ms. Jackson:** Yes.

**Senator Mercer:** You said there can be 10-storey piles of empty containers. The people, who were here yesterday, would like to know where they are because they do not have them to ship goods back overseas. That was an issue, anyway.

Back to your issue, back to Prince George for a minute. Has your group analysed the problem with the railroad and the availability of containers and railcars?

**Mr. Kinsley:** No, it has not been brought to our attention, and, in fact, it was quite the opposite. The people at InterVISTAS, who we hired to do the survey, indicated to us that the containers would be shipped this way instead of Vancouver. They would come into Prince George, be offloaded, then stuffed there and shipped out. They have not identified that as a problem. However, if you are mentioning it to me, I will make sure they are made aware of it and then follow through.

Nine weeks ago, CN Rail ordered 50 new state-of-the-art engines for this north route. For two years now, they have been adding sidings for double tracking to allow a greater capacity. Even though they are at 10 per cent capacity, they are

provincial, et que le gouvernement fédéral n'interviendra pas directement auprès de l'administration locale — et cela se poursuit. Malgré tout, l'administration locale, au fur et à mesure que nous avançons, fait des plans pour l'avenir et, si nous ne faisons pas très attention, l'avenir sera comme personne ne veut qu'il soit. Nous serons jugés dans l'avenir pour ce que nous faisons aujourd'hui.

**Le sénateur Mercer :** Il en est toujours ainsi.

**Mme Jackson :** Oui, merci.

**Le sénateur Mercer :** Monsieur le maire Kinsley, comme je l'ai mentionné, je me trouvais à Prince George il y a une semaine environ avec le Comité sénatorial de l'agriculture. Vous n'êtes pas la première personne à parler ici, cette semaine, d'une ville qui pourrait accueillir un terminal intérieur et ainsi régler le problème. Les représentants de la Ville de Moose Jaw étaient ici plus tôt au cours de la semaine, et ils ont présenté un exposé qui m'a beaucoup impressionné. Ce qui est intéressant, cependant, c'est que vous parlez de Prince Rupert, alors que les autres ont parlé surtout du port de Vancouver.

Peut-être savez-vous, ou peut-être pas, que la disponibilité des conteneurs et des wagons pose problème. Jusqu'à maintenant, nous n'avons obtenu aucune réponse à la question de savoir ce qui va se produire lorsque le port de Prince Rupert ouvrira, lorsque l'activité commerciale augmentera et lorsque le volume atteindra 500 000 EVP. Où trouvera-t-on les wagons et les conteneurs? Je répète à tout un chacun que je suis prêt à aider. Je viens de la Nouvelle-Écosse; nous fabriquons des wagons. Nous serons heureux de vous en vendre quelques-uns. Cependant, tout le monde dit qu'il y en a suffisamment dans le réseau, et que le problème tient simplement au fait qu'ils ne sont pas au bon endroit. Tout le monde sauf la mairesse Jackson, qui dit qu'il y en a un paquet qui ne servent pas.

**Mme Jackson :** Oui.

**Le sénateur Mercer :** Vous avez dit qu'il y a parfois dix conteneurs vides empilés l'un par-dessus l'autre. Les gens qui étaient ici hier aimeraient savoir où ces contenants se trouvent, parce qu'ils en auraient besoin pour expédier des marchandises à l'étranger. En tout cas, cela posait problème.

Revenons à votre problème, revenons à Prince George pendant un instant. Votre groupe a-t-il analysé le problème du transport ferroviaire et de la disponibilité des conteneurs et des wagons?

**M. Kinsley :** Non, c'est un problème qu'on n'a pas porté à notre attention, et, en réalité, c'est tout le contraire. Les gens d'InterVISTAS, à qui nous avons demandé de réaliser l'enquête, nous ont indiqué qu'on ferait passer les conteneurs par là plutôt que par Vancouver. On les enverrait à Prince George, où ils seraient déchargés, puis remplis et renvoyés. Les gens d'InterVISTAS n'ont pas relevé le problème dont vous parliez. Cependant, maintenant que vous m'en avez parlé, je vais m'assurer de leur signaler ce problème pour effectuer le suivi.

Il y a neuf semaines, le CN a commandé 50 nouvelles locomotives à la fine pointe de la technologie pour ce circuit du Nord. Cela fait deux ans que cette société ferroviaire installe des voies d'évitement supplémentaires pour le doublement de la voie

anticipating efficiencies of scale whereby they could increase that capacity and still have the trains operational by making those changes. They also spent in the region of \$4 million in Prince George to build a sophisticated — I am not a railroader — siding arrangement whereby they can bring product in and ship it. They have a Prince George-Chicago express, which is a 90-hour, non-stop trip, regardless of whether it goes through Edmonton or Winnipeg or cuts down into the United States sooner than that. It has proven to be most successful. It is running at 11,000 feet without incident so far, and it carries mostly lumber products with some petrochemicals.

I do not know if their plan would be to follow that through with containers from Prince Rupert or not.

**Senator Mercer:** Lumber and byproducts are a major part of your business in Northern British Columbia, but you have a big problem with the mountain pine beetle, which is killing all the trees, and the clock is ticking on the harvesting of those trees.

**Mr. Kinsley:** Absolutely.

**Senator Mercer:** I appreciate that what you are talking about today is probably one of the things you are doing in response to that. The question I had last week, when I was in your city, was the following: What do you do when you harvest all the trees, or the trees become unharvestable because they have been standing dead too long?

**Mr. Kinsley:** That is another good question and another file that I have been working on rather extensively. I made two trips to China in the last six months due to that very subject. China has now taken over the world in terms of the manufacture of furniture, which comes as no surprise. Lodgepole pine is drying naturally in the forest. Therefore, if we can access customers and if we can sell the cants via container to China, that all just works together. Dimension lumber we use in Canada is the two-by-four that we buy to do our renovations. Dimension lumber has about 15 per cent moisture content, but furniture has to be below 11 per cent. These trees are drying naturally in the forest, so we save all the energy of running them through a Konus heating system to dry them out in lumber dryers. However, there is a time frame too because if they dry out too much, it is very hard to mill them. If we cut them in cants and containerize them, then send them to China, there is a market. There are flooring markets and panelling markets.

There is also biomass, which is really becoming popular because, again, it is environmental. Prince George leads the nation in production of wood pellets. We have been marketing them mostly in Scandinavian countries that recognized biomass

et pour permettre l'augmentation de la capacité de transport. Même si elle fonctionne à 10 p. 100 de sa capacité, elle prévoit des économies et continue à faire circuler les trains en procédant à ces modifications. Elle a aussi investi quatre millions de dollars dans la région de Prince George pour la construction d'une voie d'évitement perfectionnée — je ne suis pas aiguilleur — qui lui permet de recevoir et d'expédier des marchandises. Il y a un express Prince George-Chicago, qui fait le voyage en 90 heures sans s'arrêter, peu importe qu'il passe par Edmonton ou Winnipeg ou qu'il traverse la frontière plus tôt. Cela s'est révélé un franc succès. À 11 000 pieds, le train circule jusqu'à maintenant sans problème, et il transporte surtout du bois d'œuvre et quelques produits pétrochimiques.

Je ne sais pas si le plan du CN serait de poursuivre sur cette voie en transportant des conteneurs en provenance de Prince Rupert.

**Le sénateur Mercer :** Le bois d'œuvre et les sous-produits du bois comptent pour une part importante de vos activités économiques dans le nord de la Colombie-Britannique, mais vous faites face à un problème grave à cause du dendroctone du pin, qui fait mourir tous les arbres, et le temps est compté pour la récolte de ce bois.

**M. Kinsley :** Vous avez tout à fait raison.

**Le sénateur Mercer :** Je comprends que ce dont vous parlez aujourd'hui est probablement l'une des choses que vous faites en réaction à cela. La question qui m'est venue à l'esprit la semaine dernière, lorsque je me trouvais dans votre ville, est la suivante : que faire lorsqu'on a coupé tous les arbres, ou encore lorsque les arbres n'ont plus de valeur parce qu'ils sont morts depuis trop longtemps?

**M. Kinsley :** C'est une autre bonne question et un autre dossier sur lequel j'ai travaillé pas mal à fond. Au cours des six derniers mois, j'ai fait deux voyages en Chine pour cette raison précise. La Chine domine maintenant le monde dans le secteur de la fabrication des meubles, ce qui n'est pas étonnant. Le pin tordu sèche tout seul dans les forêts. Ainsi, si nous pouvons accéder à un marché et vendre les billes équarries par conteneurs à la Chine, tout s'emboîte. Le bois d'échantillon que nous utilisons au Canada est le colombage que nous achetons pour nos renovations. Le bois d'échantillon a un taux d'humidité d'environ 15 p. 100, mais, pour la fabrication de meubles, il faut que le bois ait un taux d'humidité inférieur à 11 p. 100. Le pin tordu sèche tout seul dans la forêt, ce qui permet une économie d'énergie, puisqu'il n'a pas besoin de le faire passer par un système de chauffage Konus. Il y a cependant un facteur temps, parce que si le bois sèche trop, il devient très difficile à scier. Si nous en faisons des billes équarries et que nous le plaçons dans des conteneurs, pour l'envoyer en Chine, il y a un marché. Il y a des marchés pour le bois qui sert à la fabrication de planchers et de panneaux.

Il y a aussi la biomasse, qui est vraiment en train de devenir un concept populaire, encore une fois, parce qu'il s'agit de l'environnement. Prince George est la première ville du pays quant à la production de granulés de bois. Nous avons vendu ce

some time ago because of lack of any other energy sources within their strict environmental rules, so we have been shipping to Sweden and Denmark in particular.

**Senator Mercer:** Via container?

**Mr. Kinsley:** No, by container in some cases, but mostly by bulk breakout out of Vancouver.

**Senator Mercer:** We saw some of that.

**Mr. Kinsley:** Yes. Ridley Terminals Inc., the coal terminal, is putting in silos, and there is an opportunity to load ships directly with pellets, just as we do with grain. Therefore, they will also do bulk shipping. There is talk that Prince Rupert Grain Ltd. will do the same. I was at a conference in China, and I had pellets with me, and the Japanese had more interest than anybody else that was attending. The Japanese would, most likely, want them to be delivered in containers. That will help with the beetle kill, because once the pine dries out too much — you are bang on — it will not be good for lumber, so we will grind it and pelletize it.

Maybe the agricultural people told you that there is a whole new industry up in the Chilcotin and Cariboo ranchlands; they are losing them to wild forest. We can create more ranchlands in our region, which will go into beef production.

**Senator Mercer:** I visited Quesnel, and there is an incubator operation there. They are doing some of this furniture you have described.

You have talked about shipping products out of Northern British Columbia. Other than wood products or wood related products, what else do you see being shipped out from Northern British Columbia?

**Mr. Kinsley:** I see agricultural products being shipped out from Peace River, Northwestern Alberta primarily, because the new line has opened up; they have joined Hythe and Dawson Creek. I believe that was closed down for some years; B.C. Rail shut it down. One of the commitments CN Rail had to make in the deal with B.C. Rail was that they had to open that line again. There is containerization right there and direct access by railcar to Prince George.

I understand the Alberta government has shown an interest in helping fund some containerization facilities in Grande Prairie; that was one city that was mentioned.

Other than agricultural products, we do not know what else may come of it, but we figure that the intermodal facility itself is feasible at 120,000 TEUs per year.

**Senator Mercer:** Thank you. Good luck.

produit surtout dans les pays scandinaves, où on a adopté l'idée de biomasse depuis un certain temps en raison de l'absence d'autres sources d'énergie accessibles dans le cadre d'une réglementation environnementale stricte, alors nous expédions ce produit en Suède et au Danemark, surtout.

**Le sénateur Mercer :** Par conteneur?

**M. Kinsley :** Non, par conteneur dans certains cas, mais surtout en vrac, à partir de Vancouver.

**Le sénateur Mercer :** Nous en avons vu.

**M. Kinsley :** Oui. Ridley Terminals Inc., le terminal charbonnier, installe des silos, et il est possible de charger directement le navire avec des granulés, exactement de la même façon que ce que nous faisons déjà avec les céréales. Ainsi, l'entreprise va aussi expédier du vrac. Prince Rupert Grain Ltd. parle de faire la même chose. J'ai assisté à une conférence en Chine, et j'avais apporté des granulés, et les Japonais sont intéressés à la question plus que n'importe quel autre participant à cette conférence. Selon toute probabilité, les Japonais voudraient recevoir ce produit dans des conteneurs. Cela va compenser un peu les ravages du dendroctone, parce que, une fois que le pin est trop sec — vous avez mis dans le mille — on ne peut plus l'utiliser pour en faire du bois d'œuvre, alors nous allons le broyer et en faire du granulé.

Peut-être les gens du milieu agricole vous ont-ils dit qu'il y a une toute nouvelle industrie dans les terres d'élevage de la région de Chilcotin et Cariboo; on perd ces terres au profit de la forêt. Nous pouvons créer de nouvelles terres d'élevage dans notre région, qui serviront à la production du bœuf.

**Le sénateur Mercer :** J'ai visité Quesnel, et il y a là-bas une entreprise en gestation. On y fabrique certains meubles comme ceux que vous avez décrits.

Vous avez parlé d'expédier des produits à partir du Nord de la Colombie-Britannique. Mis à part les produits et les sous-produits du bois, qu'envisagez-vous d'exporter, dans le Nord de la Colombie-Britannique?

**M. Kinsley :** J'envisagerais l'expédition de produits agricoles à partir de Peace River, dans le Nord-Ouest de l'Alberta, surtout, parce qu'une nouvelle ligne existe; on a relié Hythe et Dawson Creek. Je crois qu'il n'y avait plus de circulation sur cette ligne depuis quelques années; B.C. Rail avait interrompu le service. L'un des engagements que le CN a dû prendre dans le cadre du marché conclu avec B.C. Rail, c'était la reprise du service sur cette ligne. On fait la conteneurisation sur place, et l'accès à Prince George est direct par rail.

D'après ce que je sais, le gouvernement albertain s'est montré intéressé à financer certaines des installations de conteneurisation de Grande Prairie; le nom de cette ville a été prononcé.

Nous ne savons pas ce qu'on pourrait expédier mis à part les produits agricoles, mais nous pensons que les installations intermodales pourraient accueillir 120 000 EVP par année.

**Le sénateur Mercer :** Merci. Bonne chance.



**Senator Zimmer:** I was wondering how you balance between economic development, future planning, yet you have condos and such being built by developers, particularly at airports. It has happened in Winnipeg. They knew the airport was there. The developers came in and built all around it, and then the residents say, "It is too noisy here, get the airport out of here." How do you manage that, as far as dealing with the people, the developers and the economic development?

**Mr. Kinsley:** We do not have the same pressures that they have in the Lower Mainland. Our city is growing. Surprisingly, I heard that the statistics from the census show Prince George has lost population, and that mystifies me beyond belief. We are having growth, but because we have a large area, it is a challenge to densify, and the lifestyle of those who want to move to Prince George is not densification. They want acreage, a single family dwelling, ranches and so on, and we try to discourage it as best we can. It is difficult because of our public transit system. We also get snow, and our snow-removal budget and ice management are outrageous because the people demand the best. We clean out the end of their driveway in Prince George, so when they come home from work there is no ridge to drive over — but it is expensive.

Our problem, getting back to your original question of how you balance it, is a tough one. We have not, as I said, had major challenges. We have them now because we are in a challenging air shed. We are at the junction of two rivers, and the main part of the city is in a bowl. We have three pulp mills, a couple of chemical plants and an oil refinery. The problem there is that sometimes we get inversions; it comes down. The pulp mills were built in the 1960s, and made Prince George double in size. The refinery came along a little later. Our challenge right now is to locate industry in such a way as to sell our community, because we are losing our young people to other communities, even though the University of Northern British Columbia has helped. Our challenge is to locate an industry in an area where it does not add to the air shed problems with particulate matter. We do not have any problem with noxious gases such as sulphur dioxide, SO<sub>2</sub>. Our problems are particulate matter in the form of road dust from vehicular traffic, PM10 and PM2.5, and that is probably our only challenge.

We do not have a challenge with highrises. We have had a challenge getting one river back, the Nechako River, since the 1950's. That is where logs were brought in and such, and, since the 1950's, the sawmills have taken up that part of the river. Along the Fraser River, we have parks and residential dwellings.

**Le sénateur Zimmer :** Je me demandais comment vous créez l'équilibre entre la croissance économique et la planification pour l'avenir, même si les promoteurs construisent des condos et autres choses du genre, surtout là où il y a des aéroports. Ça s'est produit à Winnipeg. Les promoteurs savaient qu'il y avait un aéroport. Ils sont venus et se sont construits tout autour, puis les résidents disent : « C'est trop bruyant ici, il faut déménager l'aéroport ailleurs ». Comment gérez-vous cette situation, dans laquelle vous devez tenir compte des gens, des promoteurs et de la croissance économique?

**M. Kinsley :** Nous ne subissons pas les mêmes pressions que les gens du Lower Mainland. Notre ville grossit. Étonnamment, j'ai entendu dire que les statistiques du recensement indiquent que la population de Prince George a diminué, ce qui me laisse tout à fait pantois. Nous connaissons une période de croissance, mais, parce que la région est vaste, il est difficile de favoriser la densification, et les gens qui veulent déménager à Prince George n'ont généralement pas un mode de vie favorable à la densification. Ils veulent un grand terrain, une maison unifamiliale, un ranch et ainsi de suite, et nous essayons de les détourner de ce mode de vie du mieux que nous pouvons. C'est difficile à cause de notre réseau de transport en commun. Par ailleurs, il neige chez nous, et notre budget d'enlèvement de la neige et de gestion des glaces est énorme, parce que les gens veulent le meilleur service possible. À Prince George, nous déblayons le bout des entrées, pour que les gens n'aient pas à passer par-dessus un banc de neige avec leur voiture lorsqu'ils rentrent du travail — mais cela coûte cher.

Notre problème, pour en revenir à votre première question sur l'équilibre, est un problème difficile. Comme je l'ai dit, nous n'avons pas connu de problèmes importants dans le passé. Nous en avons maintenant, parce que le bassin atmosphérique dans lequel se trouve notre région nous rend la vie difficile. La ville est située au confluent de deux cours d'eau, et sa partie principale se trouve dans une cuvette. Il y a trois usines de pâte, deux usines de fabrication de produits chimiques et une raffinerie de pétrole. Le problème, c'est qu'il y a parfois des inversions; l'air reste pris en bas. On a construit les usines de pâte dans les années 1960, et la terre de Prince George a doublé. La raffinerie est arrivée un peu plus tard. Notre défi actuel est de placer les industries de façon à pouvoir vendre notre collectivité, parce que nous perdons nos jeunes au profit d'autres collectivités, même si la présence de l'Université du Nord de la Colombie-Britannique nous a aidés. Le défi auquel nous faisons face consiste à situer les industries dans un secteur où elles ne contribueront pas aux problèmes du bassin atmosphérique par leurs émissions de particules. Nous n'avons pas de problème de gaz toxique, comme le dioxyde de soufre, le SO<sub>2</sub>. Nos problèmes ont trait aux particules qui sont de la poussière qui vient des routes et de la circulation, PM10 et PM2,5, et c'est probablement notre seul défi.

Nous ne faisons pas face aux problèmes liés aux tours d'habitation. Nous avons dû régler le problème de l'assainissement d'une rivière, la rivière Nechako, problème qui datait des années 1950. C'est par cette rivière qu'on transportait les billes de bois, et, depuis les années 1950, les scieries occupaient

It is not as exciting as the Nechako River because it is a very dangerous river, whereas you can go tubing, et cetera in the Nechako River.

**Senator Zimmer:** You are actually in an envious position because it probably will happen for future generations. You are in a good situation right now in that you can plan for the future knowing those other problems.

Mayor Jackson.

**Ms. Jackson:** Yes, and it is a balance. In British Columbia, the big word for probably the past 10 years is sustainability. With respect to development of condos, port development, rail or whatever else, people look at three aspects: the economy, the social adjustments — jobs et cetera — and the environment. They call it the three-legged stool in terms of trying to aspire to the best we can be. I believe it is working fairly well.

There are many communities that are very much in favour of densification. White Rock is a perfect example. They have used much of their land even though White Rock is very small. However, they do not have much industrial land there. Therefore, the industrial land is sprinkled through different areas of the Lower Mainland.

Through the Greater Vancouver Regional District we have what we call the Livable Region Strategic Plan and all the mayors in all the communities in the Lower Mainland buy into that plan for an overall benefit of livability in the region. It is being upgraded now. We are taking land use and overlaying transportation, green zones and agricultural lands, so that we have a balance in order to create a sustainable area into the future, despite the fact that we know we will probably increase by another 2 million people in 20 years.

**Senator Zimmer:** Therefore, your good strategy then is a consensus.

**Ms. Jackson:** Yes. The key is consensus. Without being derogatory, one of the most difficult things that we see at the regional table with all those mayors sitting there together, working in all those committees that they do, is that so often the recommendations fall on deaf ears. That is really hard for me to watch, but nonetheless we keep trying.

**Senator Zimmer:** I have one more question to the two mayors and also to Mr. Paddon. We have talked about relationships, Greater Vancouver relationships, but thinking beyond that, the trade, the vision, the future and the attitudes of the citizens sometimes it is very myopic; paradigms are on and they do not think beyond that. With all those issues there, do Canadian citizens really recognize the greater global situation in China and India, the economic development that is occurring there and the

cette partie de la rivière. Le long du fleuve Fraser, il y a des parcs et des zones résidentielles. Ce n'est pas un cours d'eau aussi intéressant que la rivière Nechako, parce que le fleuve Fraser est très dangereux, tandis qu'on peut descendre la rivière Nechako sur une chambre à air, et ainsi suite.

**Le sénateur Zimmer :** Votre situation est enviable, parce que l'avenir réserve probablement des choses intéressantes aux générations futures. Vous êtes dans une bonne situation, en ce sens que vous êtes en mesure de faire des plans d'avenir en ayant conscience de ces autres problèmes.

Madame la mairesse Jackson.

**Mme Jackson :** Oui, et c'est une question d'équilibre. En Colombie-Britannique, depuis probablement 10 ans, le sujet le plus important est probablement la durabilité. En ce qui concerne la construction de condos, la croissance des ports, du réseau ferroviaire ou de quoi que ce soit d'autre, les gens examinent trois aspects de la question : l'économie, les adaptations sociales — les emplois, et cetera — et l'environnement. Ils parlent de ces trois aspects comme des trois pattes d'un tabouret, en ce sens qu'il faut aspirer à devenir meilleur. Je pense que cela fonctionne assez bien.

Il y a beaucoup de collectivités qui sont tout à fait en faveur de la densification. White Rock en est un excellent exemple. On y a utilisé une grande partie des terrains disponibles, même si White Rock est une très petite collectivité. Cependant, il n'y a pas beaucoup de terrains réservés à des fins industrielles là-bas. Ainsi, les secteurs industriels sont répartis dans différentes régions du Lower Mainland.

Le District régional de Vancouver a un plan que nous appelons le Plan stratégique d'habitabilité régionale, et les maires de toutes les collectivités du Lower Mainland adhèrent à ce plan en vue d'améliorer l'habitabilité dans toute la région. On travaille à des améliorations à l'heure actuelle. Nous examinons l'utilisation des sols et les réseaux de transport superposés, les zones vertes et les terres agricoles, de façon à pouvoir créer un équilibre et une région durable pour l'avenir, malgré le fait que nous savons que la population va probablement augmenter de deux millions de personnes en 20 ans.

**Le sénateur Zimmer :** Ainsi, votre bonne stratégie est donc un consensus.

**Mme Jackson :** Oui. La clé, c'est d'obtenir un consensus. Sans vouloir être méprisante, l'un des problèmes les plus difficiles à résoudre que nous rencontrons dans les réunions régionales avec tous les maires, qui travaillent avec toutes sortes de comités, c'est que, souvent, les recommandations se perdent dans le vide. C'est quelque chose de très pénible pour moi, mais nous continuons néanmoins d'essayer.

**Le sénateur Zimmer :** Il me reste une question à poser à la mairesse, au maire ainsi qu'à M. Paddon. Nous avons parlé des relations, des relations au sein du Grand Vancouver, mais lorsque vient le temps de réfléchir à des choses qui dépassent ce cadre, au commerce, à une vision, à l'avenir, les citoyens font parfois preuve d'une grande myopie; ils réfléchissent dans le cadre de paradigmes précis, et pas au-delà. Compte tenu de tous ces problèmes, les citoyens canadiens envisagent-ils vraiment la situation mondiale

impact that it has on their lives here in Canada? Many times, people just think of their own area. They do not have that understanding.

**Mr. Paddon:** It has been interesting to hear a number of the questions, and I believe we are starting to get at the heart of one of the issues. Canada is a trading nation, we have always been one. Greater Vancouver's history began with the port, and it continues to be a significant part. We are, without a doubt, very prosperous today in Greater Vancouver, and I believe most people appreciate that. With prosperity has come rapid change, and we are trying to contend with the impact of that rapid change on lifestyle. Some of which Mayor Jackson has illustrated. This is not about NIMBYism — “not in my back yard.” We certainly believe that the trade with Asia is a great opportunity for our region, for the province and for Canada. We want to get beyond the immediate issues of NIMBYism — you will have that no matter where you go if you put a highway next to someone. Rather, we need to find a way for a municipality to have the ability to say from an economic perspective that they do not have to grab the most lucrative deal in front of them — that is the condos on the waterfront, which are worth a fortune for people and immediate money — and would be willing to sacrifice industrial land. That is a challenge for them when they are dealing with so much other growth on a limited tax source, which is the property tax.

We are trying to say that we know we have industrial land, but it is limited. We have a certain amount of waterfront. It is difficult for many municipalities not to turn to developing that into a residential area and take some immediate money. Is there an opportunity to look at some solutions that might give a municipality an incentive to keep that industrial land and not turn to the finances they need?

In addition, the benefits of movement of goods through this region certainly go beyond here. They go into the Prairies, Eastern Canada, Central Canada and elsewhere. Therefore, looking at what the relationship with future trade would be, we are trying to find some way to balance these local impacts. When I hear the Mayor of the City of Langley talk about how ambulances have to sit and wait because the city shuts down when a two-kilometre long train goes through and that while they grew up there and have benefited from rail in the City of Langley, then it is obvious that the volume of rail going through Langley today and the now anticipated future growth is far beyond what anybody anticipated originally.

I know as we have gone forward and worked with all levels of government on the 204th Street overpass that that is extremely welcome in the community. They are saying that an initiative such as that, where all levels of government — local money, provincial money and federal money — go into it recognizes that if we could

en général, celle de la Chine et de l'Inde, la croissance économique qui a lieu là-bas, et les répercussions qu'elle a sur leur vie, ici, au Canada? Souvent, les gens ne pensent qu'à leur propre région. Ils n'ont pas cette vue d'ensemble.

**M. Paddon :** J'ai trouvé un certain nombre de questions intéressantes, et je crois que nous entrons dans le vif de l'un des sujets. Le Canada est un pays commerçant, et l'a toujours été. L'histoire du Grand Vancouver a commencé avec le port, et celui-ci continue d'en être une partie importante. Sans l'ombre d'un doute, le Grand Vancouver est très prospère aujourd'hui, et je crois que la plupart des gens en sont heureux. La prospérité s'est accompagnée de changements rapides, et nous essayons de composer avec les répercussions de ces changements rapides sur le mode de vie. La mairesse Jackson a donné des exemples de ces répercussions. La question ne concerne pas le syndrome Pas dans ma cour. Assurément, nous pensons que le commerce avec l'Asie est une excellente occasion qui s'offre à notre région, à notre province et à notre pays. Nous voulons aller au-delà des problèmes immédiats qu'engendre le syndrome Pas dans ma cour — ces problèmes surviennent toujours lorsqu'il s'agit de faire passer une route près de chez quelqu'un. Nous devons plutôt offrir aux municipalités la possibilité de dire que, du point de vue économique, elles n'ont pas à conclure le marché le plus lucratif possible — c'est-à-dire les condos sur le bord de l'eau, qui valent une fortune pour les gens et qui représentent une rentrée d'argent immédiate — et qu'elles seraient prêtes à sacrifier des terrains réservés à des fins industrielles. C'est un défi pour les municipalités lorsqu'elles doivent composer avec une forte croissance par ailleurs tout en ne disposant que d'une source de recettes fiscales limitées, c'est-à-dire l'impôt foncier.

Nous essayons de dire que nous savons qu'il y a des terrains réservés à des fins industrielles, mais d'une étendue limitée. Les terrains riverains de cours d'eau sont aussi limités. C'est difficile pour beaucoup de municipalités de ne pas accepter de transformer ces terrains en zone résidentielle pour assurer une rentrée d'argent immédiate. Est-il possible d'envisager des solutions qui pourraient inciter les municipalités à préserver leurs zones industrielles sans céder aux pressions financières?

En outre, les retombées positives du transport de marchandises dans la région la dépassent assurément. Ces marchandises aboutissent dans les Prairies, l'est du Canada, le centre du Canada et ailleurs. Ainsi, en envisageant le lien possible avec les activités commerciales dans l'avenir, nous essayons de trouver un moyen d'équilibrer ces répercussions à l'échelle locale. Lorsque j'entends le maire de la Ville de Langley parler du fait que les ambulances doivent attendre, parce que toute activité cesse en ville lorsqu'un train de deux kilomètres passe par celle-ci et que, même si elle a connu une croissance et qu'elle a profité du transport ferroviaire, il est évident que le nombre de trains qui passent par Langley aujourd'hui et la croissance qu'on prévoit à l'heure actuelle dépasse de beaucoup ce que quiconque avait imaginé au début.

Je sais, parce que nous avons fait un pas en avant et collaboré avec tous les ordres de gouvernement, que l'échangeur de 204th Street est extrêmement bien accueilli dans la collectivité. Les gens disent qu'une initiative comme celle-ci, dans laquelle tous les ordres de gouvernement — de l'argent provient des municipalités, du

solve some of these local problems and facilitate the enhancement and growth of these ports, everybody will benefit. Our worry, at the Greater Vancouver Transportation Authority, is that the great paying jobs that are out there — and the transportation sector has some excellent paying jobs — will not be realized if we do not find some way to get on top of some of these local issues. We could just get bogged down in debate and controversy as people fight over the issues involved in port expansions and highway building. If we could find some systemic ways to be able to work out solutions, we will deal with the NIMBY issues — but some of these, I believe, go beyond NIMBYism.

**Senator Zimmer:** I will just put it in perspective. I do not believe people realize that we really only have two ports to get to those countries around the world: Vancouver and Prince Rupert. We can draw an analogy if we imagine that we had only two ways to get into the United States; it brings into perspective the importance of those two routes. Do you have any comments on that?

**Mr. Kinsley:** Well, I will tie the two together, if I could.

I am in another enviable position as an elected official because my community supports me. The media tried to attack my travels. I have been to China eight times in the last four years selling, and the media wants to know why I am doing that and why they have not seen me. If they do not see immediate results, they are on my case — as you must experience in your communities. The community has been very supportive. They said, “Hey, we want to be there.” They share my vision of reducing our area’s dependence on the U.S. housing market. Everybody’s job is cyclical and then there is the softwood lumber dispute, anti-dumping and countervailing duty, and all those issues have affected people dramatically. They are not anti-American; we just want to reduce our dependency upon them. Therefore, we want to try Asia, and although the culture is different there, and we may not sell them two-by-fours, we can sell them something. Our people are very supportive of having us there. They want us to be on leading edge. They are 100 per cent in favour of this inland port idea.

It is a different attitude of which I am very proud and that is why I went there in 1972. I came from rural Manitoba, went to school in Winnipeg and then went to Prince George. I promised my new bride I would find a better place in a couple years. The winters are cold in Winnipeg — they used to be; thank God for global warming. They are very supportive in Prince George; it is a great city.

gouvernement provincial et du gouvernement fédéral — s’engagent en reconnaissant le fait que si nous pouvions régler certains de ces problèmes à l’échelle locale et faciliter l’amélioration et la croissance de ces ports, tout le monde en profiterait. Ce qui nous inquiète, à la Greater Vancouver Transportation Authority, c’est que les bons emplois payants — et le secteur des transports offre des emplois excellents et payants — ne se matérialiseront pas si nous ne trouvons pas une façon de régler ces problèmes à l’échelle locale. Nous pourrions simplement rester pris dans les débats et la controverse, les gens se disputant sur les questions liées à l’expansion des ports et à la construction des routes. Si nous pouvions trouver des façons systémiques d’élaborer des solutions, nous réglerions les problèmes liés au syndrome Pas dans ma cour — mais certains de ces problèmes, à mon avis, dépassent ce syndrome.

**Le sénateur Zimmer :** Je vais simplement mettre les choses en perspective. Je ne pense pas que les gens se rendent compte du fait que nous n’avons que deux ports pour faire le lien avec les pays du reste du monde : Vancouver et Prince Rupert. Par comparaison, nous pouvons imaginer ce que ce serait de n’avoir que deux routes pour nous rendre aux États-Unis; cette comparaison met en perspective l’importance de ces deux routes. Avez-vous quelque chose à dire là-dessus?

**M. Kinsley :** Eh bien, je vais lier les deux idées, si je peux.

Je suis aussi dans une situation enviable à titre de fonctionnaire élu, parce que ma collectivité m’appuie. Les médias ont remis en question la pertinence de mes voyages. Au cours des quatre dernières années, je me suis rendu en Chine huit fois pour y faire de la représentation, et les médias veulent savoir pourquoi je fais cela et pourquoi ils ne m’ont pas vu. Lorsqu’ils ne voient pas de résultats immédiats, ils sont sur mon dos — situation que vous connaissez probablement dans vos collectivités. Les gens de ma collectivité m’ont offert beaucoup de soutien. Ils m’ont dit : « Hé, nous voulons être représentés là-bas ». Ils ont la même vision que moi en ce qui concerne le fait de réduire la dépendance de notre région envers le marché américain de l’immobilier. Tous les emplois sont cycliques, et puis il y a le conflit du bois d’œuvre, les mesures antidumping et le droit compensatoire; toutes ces choses qui ont beaucoup affecté les gens. Nous ne sommes pas anti-Américains; nous voulons seulement réduire notre dépendance envers les Américains. Ainsi, nous voulons faire une tentative en Asie, et, même si la culture là-bas est différente de la nôtre et que nous n’allons peut-être pas pouvoir leur vendre de colombages, nous allons pouvoir leur vendre quelque chose. Nos électeurs sont tout à fait en faveur de notre présence là-bas. Ils veulent que nous soyons à la fine pointe. Ils sont tout à fait en faveur de cette idée d’un port intérieur.

C’est une attitude différente, dont je suis fier, et c’est la raison pour laquelle je me suis installé là-bas en 1972. Je viens de la campagne manitobaine, je suis allé à l’école à Winnipeg, puis j’ai vécu à Prince George. J’avais promis à ma nouvelle femme de trouver un meilleur endroit où vivre en quelques années. L’hiver est rigoureux à Winnipeg — il l’était avant; Dieu merci, il y a les changements climatiques. Les gens de Prince George m’offrent beaucoup de soutien; c’est une ville extraordinaire.

We just did something that is almost unheard of in our budget this year. We put in our usual 1 per cent for more police officers and firefighters because that is sexy, and everybody wants police officers and firefighters; nobody gets mad. Our finance and audit committee discussed the fact that we borrow millions of dollars every year for road rehabilitation because we cannot access the gas tax for road rehabilitation. It has to go into green projects, which we do not need because we have the best water et cetera. We built all that years ago.

We decided to pay as we go. We figured out what that would cost for our annual road program and had public input. In three public meetings, we had 90 people show up; most were opposed, but there were only 90 people. Then I opened it up for the final budget meeting and asked Shaw Communications Inc. to televise it, so nobody would be left out if they wanted to come in to see what we were doing. There was no opposition, so we put it on top of the raises for the cost of living and the other costs to which everybody is subjected. We added 4 per cent right on top, so we could pay cash as we go to rehabilitate the roads. There was not a whimper; everybody says that is the right thing to do. Why give the banks an extra \$200,000 a year in interest? We showed them a scenario where we would do a \$3-million road program over 12 years, which would cost \$4 million in interest on a \$4.5 million loan.

There is great attitude there, and they are fully supportive. When we were lobbying for the Port of Prince Rupert, which started about four mayors ago — Prince Rupert's mayors have not been quite as lucky as me — Herb Pond and I went to Ottawa together. We had the Mayor of Grande Prairie and the Mayor of Prince Albert there wanting to get their pulp mill products to Asia in a shorter route.

The whole Northwest Transportation Corridor all works together, but we have room to grow. We do not have the challenges. We do not have congestion. In Prince George, our rush-hour is seven or eight minutes. Actually, it is worse now since we had to close one old bridge. We are trying to get some help to rebuild the Cameron Street Bridge. It is an industrial bridge, and all the trucks are going through the town slowing us down.

Our people recognize that we are a trading nation. We recognize that most of our trade is with the United States, and they are very anxious to get into Asia. We have about 135 Asian students now attending our university and college, which we never had before; just from one trade mission. It is not much, but we are getting there.

Dans notre budget de l'année, nous venons de faire quelque chose de pratiquement inédit. Nous avons réservé, comme d'habitude, 1 p. 100 du budget pour avoir davantage de policiers et de pompiers, parce que c'est sexy, et tout le monde veut des policiers et des pompiers; personne ne se fâche. Le comité des finances et de la vérification a discuté du fait que nous empruntons des millions de dollars chaque année pour la réfection des routes, parce que nous n'avons pas accès à la taxe sur l'essence. Des recettes découlant de cette taxe doivent être investies dans des projets écologiques, dont nous n'avons pas besoin parce que nous avons de l'eau de la meilleure qualité, et cetera. Nous avons construit tout cela il y a des années.

Nous avons décidé de tout payer au fur et à mesure. Nous avons fait le calcul des coûts annuels liés à notre programme de réfection des routes et nous avons recueilli les suggestions du public. Il y a eu trois séances publiques, et, au total, 90 personnes s'y sont présentées; la plupart étaient contre le projet, mais il n'y avait que 90 personnes. J'ai ensuite mis ce point à l'ordre du jour de la réunion sur le budget final, et j'ai demandé à Shaw Communications Inc. de téléviser la séance, de façon que personne qui voulait venir voir ce que nous faisons ne soit laissé pour compte. Il n'y a eu aucune opposition, alors nous avons ajouté ces coûts à l'augmentation du coût de la vie et des autres frais que tout le monde doit payer. Nous avons ajouté 4 p. 100 à la facture, de façon à pouvoir payer rubis sur l'ongle pour la réfection des routes. Il n'y a pas eu le moindre murmure de plaintes; tout le monde a dit que c'était la chose à faire. Pourquoi donner 200 000 \$ de plus aux banques chaque année en intérêts? Nous avons présenté aux gens le scénario selon lequel nous exécuterions un programme de réfection des routes d'une valeur de trois millions de dollars sur douze ans, qui coûterait quatre millions de dollars en intérêts pour un prêt de 4,5 millions de dollars.

L'attitude des gens là-bas était extraordinaire, et ils nous offrent tout leur soutien. Lorsque nous avons commencé à faire du lobbying pour le port de Prince Rupert, il y a environ quatre mois — les maires de Prince Rupert n'ont pas été aussi chanceux que moi — Herb Pond et moi nous sommes rendus à Ottawa ensemble. Les maires de Grande Prairie et de Prince Albert étaient là pour dire qu'ils voulaient pouvoir expédier leurs produits de pâte vers l'Asie par un chemin plus court.

Dans l'ensemble, le corridor de transport nord-ouest fonctionne bien, mais il y a de la place pour la croissance. Nous n'avons pas de problèmes. Il n'y a pas de congestion. À Prince George, l'heure de pointe dure sept ou huit minutes. En fait, les choses vont un peu moins bien maintenant que nous avons dû fermer un vieux pont. Nous essayons d'obtenir de l'aide pour reconstruire le pont de la rue Cameron. C'est un pont industriel, et tous les camions qui passent par la ville nous ralentissent.

Nos citoyens savent que nous sommes un pays commerçant. Nous savons que nous effectuons la plupart des échanges avec les États-Unis, et les gens ont très hâte d'avoir accès au marché asiatique. Environ 135 étudiants asiatiques sont inscrits à notre université et à notre collège, ce qui est une première; c'est le résultat d'une seule mission commerciale. Ce n'est pas beaucoup, mais nous faisons des progrès.

**Ms. Jackson:** I have to do a little blowing of horns too.

When I came on stream as mayor seven years ago we had about \$65 million in debt. I am happy to say we have not borrowed one single cent under my mayorship, and we are down to about \$30 million in debt. Those are some of the checks and balances I like to see. I feel people expect that of us.

To try to answer your question, the prosperity for Canada is very important. I am a huge Canadian. I come from Northern Ontario, from Sudbury, and I have been very lucky to see many parts of this country. I am an absolute booster of Canada. We are a wonderful country. However, I believe we have to also take care of the prosperity that comes from Vancouver right through to the East Coast, that people share the load of some of the problems that prosperity creates. I feel that is what I was asked to do when I came here. That is why I gave the white paper from the residents and the blue paper from the council. I could have come and just simply said everything is fine in River City, but it is not. I do not believe that is what you wanted from us. I want to be very truthful about that.

Yes, global economy is growing. Yes, we have many people from China who have come to live here and many from India. As you know, our demographics are there for the reading.

We also have to take some care about how we are setting examples for other countries, such as China and India. We should help to teach them from some of the mistakes that we have made; wherein we have to clean up rivers and plant trees and such. We have made mistakes in the past and are still a new country, but we should also be doing that outreach to teach others what we have learned through error.

I draw the attention to some of the questions because, as it has been mentioned, we take the brunt of the traffic and all the other consequences of port cities. Maybe we should look at another port up the coast. Maybe we should have three ports on the coast. Anything we can do in Prince Rupert would be wonderful because it is a much shorter distance for the traffic that comes from China, obviously. The people in China want their products delivered as quickly as possible. Prince Rupert to Chicago and Toronto and points East is much faster than coming to Toronto, but Prince Rupert will never deliver down to the Lower Mainland, of course. However, Prince Rupert has a tremendous opportunity to take that cargo.

I am not quite sure I am answering the question of whether the prosperity that will result from these important developments is necessarily felt in Delta. There are not that many jobs at the port, for instance. We are not necessarily getting any more money. As a matter of fact, I understand that we will probably get less. The

**Mme Jackson :** Il faut que je me vante un peu aussi.

Lorsque je suis entrée à la mairie il y a environ sept ans, nous avions environ 65 millions de dollars de dettes. Je suis heureuse de dire que nous n'avons pas emprunté un sou depuis que je suis mairesse et que nous n'avons plus que 30 millions de dollars de dettes environ. C'est le genre de bilan que j'aime voir. Je pense que c'est ce que les gens attendent de nous.

Pour essayer de répondre à votre question, la prospérité du Canada est une chose très importante. Je suis très fière d'être canadienne. Je viens du nord de l'Ontario, de Sudbury, et j'ai eu la chance de visiter de nombreuses régions du pays. Je suis toujours prête à faire la promotion du Canada. C'est un pays merveilleux. Cependant, je pense que nous devons faire attention à cette prospérité qui vient de Vancouver et qui s'étend jusqu'à la côte est, qu'il faut que les gens supportent ensemble le fardeau des problèmes qu'engendre la prospérité. Je crois que c'est ce qu'on m'a demandé de faire lorsque je suis arrivée ici. C'est pourquoi j'ai remis le livre blanc émanant des résidents et le livre bleu émanant du conseil. J'aurais pu me présenter ici et me contenter de dire que tout va bien à River City, mais ce n'est pas le cas. Je ne crois pas que c'est ce qu'on attend de nous. Je veux être tout à fait sincère à ce sujet.

Oui, l'économie mondiale est en croissance. Oui, beaucoup de gens sont venus de la Chine pour s'installer ici, et beaucoup de gens sont venus de l'Inde aussi. Comme vous le savez, il n'y a qu'à consulter les statistiques démographiques.

Nous devons aussi nous préoccuper de l'exemple que nous donnons à d'autres pays comme la Chine et l'Inde. Nous devons les aider à apprendre des erreurs que nous avons commises; ces erreurs qui font que nous devons maintenant assainir les rivières, planter des arbres et ainsi de suite. Nous avons fait des erreurs dans le passé et nous sommes encore un jeune pays, mais nous devrions aussi faire cet effort d'enseigner aux autres ce que nous avons appris de nos erreurs.

J'attire votre attention sur certaines de ces questions parce que, comme on l'a mentionné, nous assumons le fardeau de la circulation et de toutes les autres conséquences pour les villes portuaires. Nous devrions peut-être envisager l'idée de construire un autre port sur la côte. Il devrait peut-être y avoir trois ports sur la côte. Ce serait merveilleux de faire tout ce qu'on peut à Prince Rupert, parce que, évidemment, la distance est beaucoup plus courte pour le trafic de marchandises en provenance de la Chine. Les exportateurs chinois veulent livrer leurs produits le plus rapidement possible. Les marchandises arrivent beaucoup plus rapidement dans l'Est lorsqu'elles passent par Prince Rupert et Chicago, pour aboutir à Toronto, que lorsqu'on les transporte à Toronto par la voie maritime, mais on ne passera jamais par Prince Rupert pour livrer des marchandises dans le Lower Mainland, bien entendu. Cependant, une excellente occasion de s'approprier le transport des marchandises s'offre à Prince Rupert.

Je ne suis pas sûre de répondre à la question de savoir si la prospérité qui découlera de ces mesures importantes sera nécessairement ressentie à Delta. Le port n'offre pas tant d'emplois que ça, par exemple. Nous ne recevons pas nécessairement davantage d'argent. En fait, d'après ce que je

assessments will probably go down. There has been a cap for five years on taxation of ports for all of the people in the Lower Mainland; that is of concern to us. Therefore, I have to just challenge the question about prosperity, at least for my community, at this point.

**Senator Zimmer:** I believe we have to balance all of this, and how we balance all of these issues is only in the deliverer, which is extremely important.

I just want to make the point that sometimes we may forget or not recognize what the economic advantages are around the world and how rich we are.

**Senator Eyton:** Like Senator Tkachuk, I had some difficulties with your remarks, Mayor Jackson, and I take particular issue with four or five of the comments you made, but I would like to finish on a positive note. I believe that would be more useful.

We had the benefit of seeing Deltaport yesterday. We saw an exceptional facility. It was put in place within ten years. It was clean and efficient and clearly had all sorts of people working there. It seemed, on our cursory look, to be working very well. I know it is a local undertaking and a B.C. undertaking, but I saw that as a vital part of a great national project. And, indeed, the Pacific Gateway project is a very key part of what all of us see as a national project.

We have heard many references to a pipeline, and the pipeline necessarily originates here — the West Coast, Prince Rupert, the Vancouver area and in Delta — and then it carries across the country to Montreal, Toronto and on to Halifax, with little side bars to Chicago and places of that sort. Therefore, to me, it is an exciting project and opportunity. I was surprised, thinking about Deltaport and this national opportunity, that there was almost nothing in your remarks over six or seven pages that was positive. I took heart in some remarks by Mr. Paddon, and I thought he summarized, at least to my satisfaction, the concerns. Mr. Paddon was positive about the opportunity and the prospect for growth, but then he enumerated the costs of all of this and some possible measures. They are well enough said and shortly stated that I would like to read it into the record. Mr. Paddon mentions the cost to the municipalities are traffic congestion, reduced quality of life and neighbourhoods, road maintenance and road-rail grade separations, services such as water, sewer and policing and land that is underperforming in terms of tax revenues. I feel the committee would be sympathetic to that and would understand that. Mr. Paddon went on to mention some measurements; not all, of course, but some. Again the suggestions were sensible: senior government investments in grade separations, payments to municipalities in lieu of lost property tax revenues for industrial land reserves and

comprends, nous allons même en avoir moins. Les évaluations vont probablement être révisées à la baisse. On a fixé un plafond d'imposition d'une durée de cinq ans pour les ports qui concerne tous les habitants du Lower Mainland; cela nous préoccupe. Par conséquent, je ne peux que remettre en question la prospérité, pour ma collectivité, à tout le moins, à ce moment-ci.

**Le sénateur Zimmer :** Je pense que nous devons trouver un équilibre dans tout cela, et que la manière dont nous allons trouver une solution équilibrée à tous ces problèmes tient à l'exécution, qui est une chose extrêmement importante.

Tout ce que je veux dire, c'est que, parfois, nous oublions ou ne voyons pas les occasions qui s'offrent, sur le plan économique, partout dans le monde, et à quel point nous sommes riches.

**Le sénateur Eyton :** Comme le sénateur Tkachuk, je ne suis pas tout à fait d'accord avec certaines de vos observations, madame la mairesse Jackson, et surtout avec quatre ou cinq de celles-ci, mais j'aimerais terminer sur une note positive. Je pense que cela serait plus utile.

Nous avons profité d'une visite à Deltaport hier. Nous avons vu des installations exceptionnelles. On les a mises en place en dix ans. Ce sont des installations propres et efficaces, et, de toute évidence, toutes sortes de gens y travaillent. Il semble, à première vue, que tout fonctionnait très bien. Je sais qu'il s'agit d'une entreprise locale et d'une entreprise provinciale, mais j'ai vu cela comme un élément essentiel d'un grand projet national. En réalité, le projet de porte d'entrée du Pacifique est un élément tout à fait essentiel de ce que nous voyons tous comme un projet national.

Nous avons souvent entendu parler d'un pipeline, et ce pipeline commence nécessairement ici — la côte ouest, Prince Rupert, la région de Vancouver et Delta — et il traverse le pays pour se rendre à Montréal, à Toronto, jusqu'à Halifax, avec de petites sections jusqu'à Chicago et des endroits du genre. Pour moi, c'est donc une occasion et un projet enthousiasmant. Je pensais à Deltaport et à ce projet national, et cela m'a étonné qu'il n'y ait presque rien, dans vos observations, sur six ou sept pages, de positif. Certaines des observations de M. Paddon m'ont encouragé, et j'ai remarqué qu'il avait résumé les préoccupations, de façon satisfaisante à mes yeux, du moins. M. Paddon a dit des choses positives au sujet des occasions et des perspectives de croissance, mais il a ensuite dressé la liste des coûts liés à tout cela et de quelques mesures possibles. Il a formulé ces mesures de façon suffisamment précise et succincte pour que j'aie envie de lire le compte rendu. M. Paddon a mentionné que les coûts que doivent assumer les municipalités sont liés à la congestion, à la diminution de la qualité de vie et à la dégradation des quartiers, à l'entretien des routes et des passages à niveaux, à des services comme l'aqueduc, les égouts et le maintien de l'ordre et au fait que l'utilisation qui est faite des terrains ne permet pas de maximiser les recettes fiscales. Je pense que le comité peut être sympathique à sa cause et comprendre ce qu'il dit. M. Paddon a poursuivi en nous faisant part de certaines mesures possibles; pas toutes, bien sûr, mais quelques-unes. Encore une fois, ses

additional road funding on trade-dependent municipal corridors. All of that makes great sense. I look at that and say, “Gee, that is fair, that is right.”

He went on to say they need to restructure tax room from senior levels of government to local governments across Canada to address the overall fiscal framework — that is a running discussion at every level in our Canadian government sectors — and share economic growth with urban centres, and I believe he meant to say, significantly benefited by business gateway growth. All of that is sensible. I would see that in the context of a national undertaking, with the Greater Vancouver area and Deltaport being a vital part of this undertaking that should benefit given some of the constraints and some of the solutions here, that should benefit local people and people in British Columbia and Canadians generally.

I wanted to finish on a positive note.

**The Chairman:** Thank you, Senator Eyton.

Thank you very much for your contribution to our stay. We are pleased to have you with us this afternoon; it was very interesting.

**Ms. Jackson:** Thank you. I was just wanted to ask if I could table a couple of reports that we brought.

**The Chairman:** Please do.

**Ms. Jackson:** We just brought the one group, if anyone wants to look at those.

As well, I wanted to say that I hope I have not been too negative, but our task was to look at the institutional physical obstacles to the competitiveness, so I attempted to bring forward the obstacles. Ladies and gentlemen, thank you very much.

**The Chairman:** Thank you very much.

The committee adjourned.

suggestions étaient sensées : les investissements faits par les gouvernements d'ordre supérieur dans les passages à niveaux, les paiements aux municipalités pour compenser les pertes d'impôt foncier liées aux réserves de terrains à des fins industrielles et un financement supplémentaire pour les couloirs du réseau routier qui dépendent, à l'échelle municipale, du commerce. Tout cela a du bon sens. J'écoute et je me dis : « C'est vrai, il a raison ».

M. Paddon a aussi parlé du besoin de restructurer la marge fiscale pour accorder une partie de ce qui revient à l'heure actuelle aux gouvernements d'ordre supérieur aux administrations locales de l'ensemble du Canada de façon à régler le problème du cadre budgétaire global — c'est un débat qui se poursuit dans tous les secteurs qui relèvent du gouvernement canadien — et pour faire profiter les centres urbains de la croissance économique, et je crois qu'il a voulu dire : des retombées importantes de l'accroissement des activités à la porte d'entrée. Tout cela a du sens. J'envisagerais ces mesures dans le contexte d'une entreprise nationale, la région du Grand Vancouver et Deltaport jouant un rôle essentiel dans cette entreprise qui devrait donner des résultats positifs, compte tenu de certaines des contraintes et de certaines des solutions présentées ici, qui devrait profiter aux gens d'ici, aux citoyens de la Colombie-Britannique et aux Canadiens en général.

Je voulais terminer sur une note positive.

**La présidente :** Merci, sénateur Eyton.

Merci beaucoup de votre contribution à notre séjour. Nous sommes heureux de vous avoir reçus cet après-midi; la séance a été très intéressante.

**Mme Jackson :** Merci. Je voulais juste vous demander si je pouvais déposer deux ou trois rapports que nous avons apportés avec nous.

**La présidente :** Je vous en prie.

**Mme Jackson :** Nous n'avons apporté qu'un seul groupe, si quelqu'un a envie de jeter un coup d'œil sur ces rapports.

Je voulais aussi dire que j'espère ne pas avoir été trop négative, mais notre tâche était de nous pencher sur les obstacles institutionnels à la compétitivité, et j'ai donc tenté de mettre en lumière ces obstacles. Mesdames et messieurs, merci beaucoup.

**La présidente :** Merci beaucoup.

La séance est levée.



*Campbell Agri Business Strategists:*

Doug Campbell.

*Greater Vancouver Gateway Council:*

Bob Wilds, Managing Director.

*Asia Pacific Foundation of Canada:*

Paul Evans, Co-CEO.

*BC Trucking Association:*

Paul Landry, CEO.

**Wednesday, March 14, 2007 (morning meeting):**

*DP World Vancouver:*

Cliff Stewart, Vice-President, Operations.

*TSI Terminal Systems Inc.:*

Morley Strachan, Vice-President, Operations and Business Development.

*Western Transportation Advisory Council:*

Ruth Sol, President;

Lisa Baratta, Manager, Corporate Services.

*As an individual:*

David Colledge, Colledge Transportation Consulting, Inc.

**Wednesday, March 14, 2007 (afternoon meeting):**

*International Longshore and Warehouse Union:*

Tom Dufresne, President.

*Vancouver Container Truckers Association:*

Paul Uppal, Business Agent;

Pete Smith, National Representative, CAW.

*Corporation of Delta:*

Her Worship Lois Jackson, Mayor;

Ian Radnidge, Director of Engineering.

*City of Prince George:*

His Worship Colin Kinsley, Mayor.

*TransLink (Greater Vancouver Transportation Authority):*

Robert Paddon, Vice-President.

*Campbell Agri Business Strategists :*

Doug Campbell.

*Greater Vancouver Gateway Council :*

Bob Wilds, administrateur délégué.

*Fondation Asie Pacifique du Canada :*

Paul Evans, coprésident-directeur général.

*BC Trucking Association :*

Paul Landry, président-directeur général.

**Le mercredi 14 mars 2007 (séance du matin) :**

*DP World Vancouver :*

Cliff Stewart, vice-président, Opérations.

*TSI Terminal Systems Inc. :*

Morley Strachan, vice-président, Opérations et développement des affaires.

*Western Transportation Advisory Council :*

Ruth Sol, présidente;

Lisa Baratta, directrice, Services généraux.

*À titre personnel :*

David Colledge, Colledge Transportation Consulting, Inc.

**Le mercredi 14 mars 2007 (séance de l'après-midi) :**

*International Longshore and Warehouse Union :*

Tom Dufresne, president.

*Vancouver Container Truckers Association :*

Paul Uppal, agent de commerce;

Pete Smith, représentant national, TCA Canada.

*Municipalité de Delta :*

Son Honneur la mairesse Lois Jackson;

Ian Radnidge, directeur du service d'ingénierie.

*Ville de Prince George :*

Son Honneur le maire Colin Kinsley.

*TransLink (Greater Vancouver Transportation Authority) :*

Robert Paddon, vice-président.



*If undelivered, return COVER ONLY to:*

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

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

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

---

WITNESSES

**Tuesday, March 13, 2007 (morning meeting):**

*Vancouver Port Authority:*

Captain Gordon Houston, President and CEO.

*Fraser River Port Authority:*

Captain Allan Domaas, President and CEO.

*West Coast Container Freight Handlers Association:*

Kevin Ouellette, President;

David Peacock, Vice-President and General Manager, Westran  
Intermodal;

Rick Cowan, Vice-President, Euroasia Transload.

*Fraser Surrey Docks:*

Ross Hanson, Executive Vice-President.

**Tuesday, March 13, 2007 (afternoon meeting):**

*City of Moose Jaw:*

His Worship Dale McBain, Mayor.

*Saskatchewan AgriVision Corp.:*

C.M. (Red) Williams, President.

*(Continued on previous page)*

TÉMOINS

**Le mardi 13 mars 2007 (séance du matin) :**

*Administration portuaire de Vancouver :*

Capitaine Gordon Houston, président-directeur général.

*Administration portuaire du fleuve Fraser :*

Capitaine Allan Domaas, président-directeur général.

*West Coast Container Freight Handlers Association :*

Kevin Ouellette, président;

David Peacock, vice-président et directeur général, Westran  
Intermodal;

Rick Cowan, vice-président, Euroasia Transload.

*Fraser Surrey Docks :*

Ross Hanson, vice-président principal.

**Le mardi 13 mars 2007 (séance de l'après-midi) :**

*Ville de Moose Jaw :*

Son Honneur le maire Dale McBain.

*Saskatchewan AgriVision Corp. :*

C.M. (Red) Williams, président.

*(Suite à la page précédente)*