



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

Monday, May 14, 2007
Tuesday, May 15, 2007

Issue No. 14

**Seventeenth, eighteenth
and nineteenth 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 lundi 14 mai 2007
Le mardi 15 mai 2007

Fascicule n° 14

**Dix-septième, dix-huitième
et dix-neuvième 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	Mercer
Dawson	Merchant
Eyton	Munson
* Hervieux-Payette, P.C. (or Tardif)	Phalen
Johnson	Segal
* LeBreton, P.C. (or Comeau)	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 Fox, P.C. substituted for that of the Honourable Senator Phalen (*May 15, 2007*).

The name of the Honourable Senator Phalen substituted for that of the Honourable Senator Fox, P.C. (*May 16, 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	Mercer
Dawson	Merchant
Eyton	Munson
* Hervieux-Payette, C.P. (ou Tardif)	Phalen
Johnson	Segal
* LeBreton, C.P. (ou Comeau)	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 Fox, C.P., est substitué à celui de l'honorable sénateur Phalen (*le 15 mai 2007*).

Le nom de l'honorable sénateur Phalen est substitué à celui de l'honorable sénateur Fox, C.P. (*le 16 mai 2007*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

MONTREAL, Monday, May 14, 2007
(44)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 2:34 p.m., in the Salon Cartier C, Montreal Marriott Chateau Champlain, the Honourable Lise Bacon, Chair, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Bacon, Dawson, Mercer, Merchant, and Tkachuk (5).

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:*Port of Montreal:*

Dominic J. Taddeo, President and Chief Executive Officer;
Robert Masson, Vice-President, Marketing and Development;
Jean-Luc Bédard, Vice-President, Operations and Harbour Master.

Robert Transport Inc.:

Claude Robert, President and Chief Executive Officer, and President, Canadian Trucking Alliance.

Association du camionnage du Québec:

Sophie Tremblay, Coordinator, Technical and Operational Matters.

Mr. Taddeo made an opening statement and answered questions.

At 3:46 p.m., the committee suspended.

At 3:53 p.m., the committee resumed.

Mr. Robert and Ms. Tremblay each made opening statements and, together, answered questions.

At 5:30 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

PROCÈS-VERBAUX

MONTRÉAL, le lundi 14 mai 2007
(44)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 14 h 34, dans le salon Cartier C de l'hôtel Montréal Marriott Château Champlain, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Bacon, Dawson, Mercer, Merchant et Tkachuk (5).

Aussi présente : Allison Padova, analyste, Bibliothèque du Parlement.

Également présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 11 mai 2006, le comité poursuit son examen de la question relative au 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 :*Port de Montréal :*

Dominic J. Taddeo, président-directeur général;
Robert Masson, vice-président, Marketing et développement;
Jean-Luc Bédard, vice-président, Opérations et capitaine du port.

Robert Transport Inc. :

Claude Robert, président et chef de la direction, et président, l'Alliance canadienne du camionnage.

Association du camionnage du Québec :

Sophie Tremblay, coordonnatrice des dossiers techniques et opérationnels.

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

À 15 h 46, la séance est interrompue.

À 15 h 53, la séance reprend.

M. Robert et Mme Tremblay font chacun une déclaration liminaire puis, ensemble, répondent aux questions.

À 17 h 30, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

MONTREAL, Tuesday, May 15, 2007
(45)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 9:01 a.m., in the Salon Cartier C, Montreal Marriott Chateau Champlain, the Honourable Lise Bacon, Chair, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Bacon, Dawson, Eyton, Fox, P.C., Merchant, 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:

Shipping Federation of Canada:

Michael H. Broad, President;

Anne Legars, Political Director, Governmental Affairs.

Centre for Research on Transportation:

Teodor Gabriel Crainic, Director, Intelligent Transportation Systems Laboratory.

St. Lawrence Seaway Management Corporation:

Richard (Dick) Corfe, President and Chief Executive Officer.

Quebec Shortsea Shipping Roundtable:

Nicole Trépanier, Executive Director, Armateurs du Saint-Laurent.

Mr. Broad and Mr. Crainic each made opening statements and, with Ms. Legars, answered questions.

At 10:49 a.m., the committee suspended.

At 10:59 a.m., the committee resumed.

Mr. Corfe and Ms. Trépanier each made opening statements and, together, answered questions.

At 12:24 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

MONTRÉAL, le mardi 15 mai 2007
(45)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 1, dans le salon Cartier C de l'hôtel Montréal Marriott Château Champlain, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Bacon, Dawson, Eyton, Fox, C.P., Merchant, Tkachuk et Zimmer (7).

Aussi présente : Allison Padova, analyste, Bibliothèque du Parlement.

Également présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 11 mai 2006, le comité poursuit son examen des questions relatives au 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 :

Fédération maritime du Canada :

Michael H. Broad, président;

Anne Legars, directrice politique, Affaires gouvernementales.

Centre de recherche sur les transports :

Teodor Gabriel Crainic, directeur, Laboratoire sur les systèmes intelligents de transport.

Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent :

Richard (Dick) Corfe, président-directeur général.

Table du Québec sur le transport maritime courte distance :

Nicole Trépanier, directrice générale, Armateurs du Saint-Laurent.

MM. Broad et Crainic font chacun une déclaration liminaire puis, aidés de Mme Legars, répondent aux questions.

À 10 h 49, la séance est interrompue.

À 10 h 59, la séance reprend.

M. Corfe et Mme Trépanier font chacun une déclaration liminaire puis, ensemble, répondent aux questions.

À 12 h 24, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

MONTREAL, Tuesday, May 15, 2007
(46)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 1:35 p.m., in the Salon Cartier C, Montreal Marriott Chateau Champlain, the Honourable Lise Bacon, Chair, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Bacon, Dawson, Eyton, Fox, P.C., Merchant and Zimmer (6).

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:

Termont Terminal Inc.:

Roger Carré, General Manager

Robert Desrochers, Comptroller.

Montreal Gateway Terminals Partnership:

Kevin M. Doherty, Chief Executive Officer;

Michael Fratianni, Chief Financial Officer.

Mr. Doherty and Mr. Carré each made opening statements and, together with the other witnesses, answered questions.

At 3 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Le greffier du comité,

Adam Thompson

Clerk of the Committee

MONTRÉAL, le mardi 15 mai 2007
(46)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 13 h 35, dans le salon Cartier C du Marriott Château Champlain Montréal, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Bacon, Dawson, Eyton, Fox, C.P., Merchant et Zimmer (6).

Également présente : Allison Padova, analyste, Bibliothèque du Parlement.

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 :

Terminal Termont Inc. :

Roger Carré, directeur général;

Robert Desrochers, contrôleur.

Société Terminaux Montréal Gateway :

Kevin M. Doherty, directeur général;

Michael Fratianni, chef de la direction financière.

MM. Doherty et Carré font chacun une déclaration puis, aidés des autres témoins, répondent aux questions.

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

ATTESTÉ :

EVIDENCE

MONTREAL, Monday, May 14, 2007

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 2:34 p.m., to examine and report on current and potential future containerized freight traffic handled at, and major inbound and outbound markets served by, Canada's Pacific Gateway container ports, East Coast container ports and central container ports and current and appropriate future policies relating thereto.

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

[*Translation*]

The Chairman: Today, the Standing Senate Committee on Transport and Communications is meeting 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.

Appearing before our committee today is Dominic Taddeo, President and Chief Executive Officer of the Port of Montreal. Our committee is pleased to hear from you a second time. Mr. Taddeo, we will leave the floor to you, and I am sure that my colleagues will have a number of questions to ask you.

Dominic J. Taddeo, President and Chief Executive Officer, Port of Montreal: Thank you, Madam Chairman. I am pleased to be here today.

On behalf of the board of directors of the Montreal Port Authority, I would like to thank you for this second opportunity to appear before you to discuss the containerized freight transport system in Canada.

With me today, as was the case in Ottawa, is Jean-Luc Bédard, Vice-President, Operations and Harbour Master, and Robert Masson, Vice-President, Marketing and Development. I am also pleased to introduce to you Ms. Sylvie Vachon, Vice-President, Administration and Human Resources, and Jean Mongeau, Vice-President, Legal Affairs and Corporate Secretary, as well as France Poulin, Director of Communications.

As you know, the Port of Montreal is a multifunctional port and is the only container port on the St. Lawrence River. It also plays a key role in the St. Lawrence/Great Lakes trade corridor.

[*English*]

I hope that our participation as a witness will give you a better appreciation of our port's competitiveness in Canada and on the North American and foreign markets. By the end of the day, and during tomorrow's session, the committee will hear various representatives of the shipping and port industry in Montreal.

TÉMOIGNAGES

MONTRÉAL, le lundi 14 mai 2007

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 14 h 34, pour examiner, afin d'en faire rapport, le trafic du fret conteneurisé actuel et éventuel manutentionné par les ports à conteneurs de la porte d'entrée du Pacifique, les ports à conteneurs de la côte Est et les ports à conteneurs du Centre du Canada, sur les principaux marchés importateurs et exportateurs desservis par ces ports et sur les politiques actuelles et futures à cet égard.

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

[*Français*]

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

Comme témoin, aujourd'hui, nous entendons M. Dominic Taddeo, président-directeur général du Port de Montréal. C'est un plaisir de vous retrouver pour une deuxième fois devant notre comité. Nous vous laissons la parole, Monsieur Taddeo, et je suis certaine que mes collègues auront plusieurs questions à vous poser.

Dominic J. Taddeo, président-directeur général, Port de Montréal : Je vous remercie, madame la présidente. Il me fait plaisir d'être ici aujourd'hui.

Au nom du conseil d'administration de la Direction générale de l'administration portuaire de Montréal, je vous remercie de nous donner à nouveau l'occasion de comparaître afin de discuter du système des transports du fret conteneurisé au Canada.

Comme ce fut le cas à Ottawa, je suis accompagné de Jean-Luc Bédard, qui est le vice-président des opérations et capitaine du port ainsi que de Robert Masson, qui est vice-président du marketing, de la planification et du développement des affaires. J'ai également le plaisir de vous présenter Sylvie Vachon, vice-présidente de l'administration et des ressources humaines, de même que Jean Mongeau, vice-président des affaires légales et secrétaire de la corporation; ainsi que France Poulin, directrice des communications.

Comme vous le savez, le Port de Montréal est un port multifonctionnel et le seul port à conteneurs sur le fleuve Saint-Laurent. Par ailleurs, il joue aussi un rôle-clé dans le corridor de commerce Sainte-Laurent/Grands Lacs.

[*Traduction*]

J'espère que notre témoignage vous donnera une meilleure idée de la compétitivité de notre port, tant au Canada qu'ailleurs en Amérique du Nord et à l'étranger. Aujourd'hui et demain, votre comité entendra divers représentants de l'industrie du transport maritime et du Port de Montréal. Je suis convaincu que leurs

I am convinced that their comments will give you a better understanding of the concerted effort under way in Montreal to continue to make our port an efficient and highly competitive intermodal platform and the gateway to North America's heartland — a fully integrated intermodal, seamless, safe and secure system.

[*Translation*]

Our partners in industry are not the only ones to have grasped the competitive advantage that Montreal affords them. The business community understands the key role of the Port of Montreal in the competitiveness of their business model.

[*English*]

Indeed, only last week, Henri-Paul Rousseau, president and C.E.O. of the Caisse de dépôt et placement du Québec, addressing the members of the Board of Trade of Metropolitan Montreal, emphasized the importance of some of Quebec's competitive advantages. I quote:

[*Translation*]

Quebec has a number of competitive advantages because of its location. These include operating costs, hydro-electricity and our strategic location in North America, with the port's facilities, and its intermodal capability, situated on the shortest shipping lane between Europe and America.

[*English*]

The work currently carried out by the Senate committee thus represents an excellent opportunity for the shipping industry and the Port of Montreal to explain our importance in Canada's industrial competitiveness, while highlighting what we will need to continue our growth and take on the challenges of globalization in an increasingly competitive environment. In this, the Port of Montreal continues to be a leader in its sector in North America and a model of efficiency. Its economic importance proves this.

[*Translation*]

The Montreal Port Authority is a profitable, independent federal agency that manages Montreal's port facilities, without funding from the various levels of government, and no financial impact on taxpayers. In 2006, the port generated a net profit for the 27th consecutive year. With annual economic spin-offs of \$2 billion and some 18,000 direct and indirect jobs created, the Port of Montreal is an economic development engine for Montreal, Quebec and Canada.

In the next few minutes, I would like to talk to you about the Port of Montreal's activities since last February, when I appeared before your committee in Ottawa.

propos vous permettront de mieux comprendre les efforts concertés que l'on déploie à Montréal afin que notre port continue d'être une plate-forme intermodale efficace et très compétitive ainsi que la porte d'entrée de l'Amérique du Nord — un système pleinement intégré, intermodal, continu, sûr et sécuritaire.

[*Français*]

Nos partenaires d'industrie ne sont pas seuls à avoir saisi l'avantage concurrentiel que leur procure Montréal. Le milieu des affaires comprend le rôle-clé du Port de Montréal dans la compétitivité de leur modèle d'affaires.

[*Traduction*]

De fait, la semaine dernière, Henri-Paul Rousseau, président et chef de la direction de la Caisse de dépôt et placement du Québec, prenant la parole devant la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, a souligné l'importance de certains avantages compétitifs du Québec. Il a dit, et je cite :

[*Français*]

Le Québec possède plusieurs avantages concurrentiels de localisation. On n'a qu'à penser aux coûts d'exploitation, à l'hydro-électricité et à notre situation stratégique en Amérique du Nord. Rappelons, à cet égard, que les installations portuaires et les capacités intermodales qui s'y rattachent se situent sur la route maritime la plus courte entre l'Europe et l'Amérique.

[*Traduction*]

Le travail auquel se livre présentement le comité sénatorial donne donc une excellente occasion à l'industrie du transport maritime et au Port de Montréal d'expliquer notre importance par rapport à la compétitivité industrielle du Canada, et de faire valoir ce dont nous avons besoin afin de poursuivre notre croissance et de relever avec succès le défi de la mondialisation dans une conjoncture marquée par une concurrence de plus en plus vive. À cet égard, le Port de Montréal demeure un chef de file dans son secteur dans l'ensemble de l'Amérique du Nord et un modèle d'efficacité. Son importance sur le plan économique le prouve d'ailleurs.

[*Français*]

L'administration portuaire de Montréal est une agence fédérale autonome et rentable qui gère les installations portuaires de Montréal, sans subvention des différents paliers de gouvernement, et sans aucun impact financier pour les contribuables. En 2006, il a généré un bénéfice net pour une vingt-septième année consécutive. En générant des retombées économiques annuelles de 2 milliards de dollars et en créant quelque dix-huit mille emplois directs et indirects, le Port de Montréal est un moteur de développement économique pour Montréal, le Québec et tout le Canada.

Au cours des prochaines minutes, je ferai le bilan des activités enregistrées au Port de Montréal depuis mon témoignage en février dernier à Ottawa.

[English]

Please feel free to ask me questions as we go along during this presentation.

We have copies of this presentation for you, and I understand they will be here shortly. They are on their way — it is called technology.

[Translation]

Our history dates back over 175 years in Montreal. We are a profitable arm's length federal agency established by legislation in 1999 and reporting to a seven-member board representing the three orders of government. Our mission is to provide our clients with effective port services and facilities with the greatest of respect for the environment, and to enhance and promote the Port of Montreal's competitive advantages. Our purpose is to foster business development, increase system competitiveness, ensure financial self-sufficiency, make the most effective use of human resources and maintain a good relationship with the community.

With respect to our financial information, between 1980 and 2006, we managed net profits of \$302 million and spent \$420 million in capital projects. We dispersed shareholder dividends or charges on gross revenues of \$148 million, and we paid the City of Montreal \$97 million in lieu of property taxes. The Port of Montreal, eastern Canada's number one container port, is the gateway to the North American continent. As a container market leader in the North Atlantic, our port is closest to markets in central Canada and in the Midwest and Northeastern United States. It is the only container port on the St. Lawrence River linking Montreal to over 80 countries. Please see the comparative table showing the situation for the Port of Montreal versus that of our competition.

[English]

Halifax, Boston, New York, New Jersey, Philadelphia, Wilmington, Baltimore and Norfolk — and those are 2005 figures. This shows you — a picture is worth a thousand words — exactly where we are in the hinterland and who our competition is.

[Translation]

We are strategically located 1,600 kilometres inside the continent on the St. Lawrence River, between the Northern European, Mediterranean and American markets, operating 12 months a year since 1964, even in the winter time.

[English]

I have a graphic here that illustrates our major clients in Europe, the major ports we go to, and the markets we have, the Montreal, Toronto, Detroit, Chicago access, the new one from Freeport, and then into the Mediterranean. As you can see, with respect to our container business, 96 per cent is in the North

[Traduction]

N'hésitez pas à me poser des questions au fur et à mesure de cet exposé.

Je crois savoir que les copies du texte que nous avons préparé à votre intention devraient nous parvenir d'un moment à l'autre. Elles sont en route — ça s'appelle la technologie.

[Français]

Nous avons plus de 175 ans d'histoire à Montréal. Nous sommes une Agence fédérale autonome et rentable créée par une loi en 1999 et relevant d'un conseil d'administration formé de sept membres qui représentent les trois paliers du gouvernement. Notre mission est de fournir à nos clients des installations et des services portuaires efficaces dans le plus grand respect de l'environnement, et de relever et promouvoir les avantages concurrentiels du Port de Montréal. Nos objectifs sont de favoriser le développement des affaires, d'accroître la compétitivité du système, d'assurer une autosuffisance financière, d'optimiser l'efficacité des ressources humaines et de maintenir de bonnes relations avec la collectivité.

En ce qui a trait à nos informations financières, entre 1980 et 2006, nous avons géré des bénéfices nets de 302 millions de dollars et dépensés en immobilisations, 420 millions de dollars. Nous avons payé des dividendes d'actionnaires ou des frais sur revenus bruts de 148 millions de dollars, et nous avons payé à la Ville de Montréal des paiements en remplacement d'impôts fonciers de 97 millions de dollars. Le Port de Montréal, le premier port à conteneurs dans l'Est du Canada, est la porte d'entrée vers le continent nord-américain. Chef de file sur le marché des conteneurs de l'Atlantique Nord, le port est le plus près des marchés du centre du Canada, du Midwest et du nord-est des États-Unis. Il est le seul port à conteneurs sur le fleuve Saint-Laurent qui relie Montréal à plus de 80 pays dans le monde. Vous pouvez voir le tableau comparatif vous démontrant la situation du Port de Montréal et celle de notre concurrence.

[Traduction]

Halifax, Boston, New York, le New Jersey, Philadelphie, Wilmington, Baltimore et Norfolk — et il s'agit là des chiffres pour 2005. On dit qu'une image vaut mille mots, et celle-ci vous situe exactement où nous sommes dans l'arrière-pays et qui sont nos concurrents.

[Français]

Notre emplacement stratégique est à 1 600 kilomètres au coeur du continent sur le fleuve Saint-Laurent, entre les marchés de l'Europe du Nord, de la Méditerranée et de l'Amérique, en exploitation 12 mois par année depuis 1964, même l'hiver.

[Traduction]

Ce tableau-ci montre nos principaux clients européens, les principaux ports avec lesquels nous commerçons et les marchés auxquels nous avons accès, à Montréal, à Toronto, à Detroit, à Chicago et le plus récent, à Freeport puis la Méditerranée. Ainsi que vous pouvez l'observer, par rapport à notre fret conteneurisé,

Atlantic, 2 per cent is south of here and 2 per cent is domestic. By “domestic,” I mean the traffic that we interchange with the Port of St. John’s, Newfoundland, for Canadian cargo destined to Newfoundland.

[*Translation*]

With respect to our performance model, we are serviced by two national rail carriers operating 45 intermodal container trains per week en route to Toronto, Chicago and Detroit. We are linked to major road networks allowing for over 25 truck-transport companies to have quick access to Quebec, Ontario and Northeastern US markets. Two thousand trucks a day enter the Port of Montreal. We have an intermodal platform where 55 per cent of shipping is done by rail and 45 per cent by truck.

Our integrated hub, by rail, represents 43 per cent for Canadian markets, and 57 per cent for American markets; by truck, 86 per cent Canadian and 14 per cent American. We have unitary container trains serving markets mainly in Ontario, the American Midwest and points west. We are 10 hours away from Toronto by rail, 23 hours away from Detroit, 33 hours away from Chicago. We are aiming for 24 hours to Chicago.

Through our infrastructure we offer some of the most competitive port rates and shortest handling times. Our shipping services are effective: regular dedicated service, weekly or biweekly is offered between Montreal and Northern Europe, the Mediterranean and the Bahamas.

We are now at page 12, on balanced services. Ships are entirely loaded and unloaded. We are a terminal harbour. And for those who, like myself, have been living in Montreal for a long time, you will recall the famous Craig Terminal where everyone would get off the train to get back on with a transfer.

We are a multipurpose port; we handle both liquids and solids.

[*English*]

Let us look at the container lines that use the Port of Montreal — and they are nine of the world’s top 12 container carriers. They include the following: Maersk, number 1, MSC, number 2, CMA CGM, number 3, Hapag-Lloyd, number 5, APL, number 7, Senator/Hanjin, number 9, OOCL, 11, NYK and MOL. As I said, nine of the top 12.

The major bulk carriers are Fednav International Ltd., a well-known Canadian company; CSL, also well known, Canfornav Inc., Algoma; Seaway Marine Transport, Upper Lakes Group Inc. and Petro-Nav.

In terms of domestic carriers, for the short sea shipping in the St. Lawrence, we have Oceanex, Transport Nanuk Inc., CTMA Group. Short sea shipping, of course, stops in Montreal because

96 p. 100 de nos affaires se font dans la région de l’Atlantique Nord, 2 p. 100 au sud d’ici et 2 p. 100 au Canada. J’entends par là le trafic de marchandises destinées à Terre-Neuve et s’effectuant donc entre notre port et celui de St. John’s.

[*Français*]

En ce qui concerne le modèle de performance, nous sommes desservis par deux transporteurs ferroviaires nationaux exploitant 45 trains conteneurs intermodaux par semaine vers Toronto, Chicago et Detroit. Nous sommes reliés aux grands réseaux routiers permettant à plus de 25 compagnies de camionnage d’accéder rapidement aux marchés du Québec, de l’Ontario et des États du Nord-Est américain. Nous recevons au Port de Montréal, chaque jour, 2 000 camions. Une plate-forme intermodale où 55 p. 100 des mouvements se font par trains et 45 p. 100 par camions.

Notre plaque tournante intégrée, par rails, représente 43 p. 100 pour les marchés canadiens, et 57 p. 100 pour les marchés américains; par camions, 86 p. 100 canadiens et 14 p. 100 américains. Nous avons des trains unitaires de conteneurs desservant surtout les marchés de l’Ontario, du Midwest américain et d’autres plus à l’ouest. Nous allons rejoindre le marché de Toronto par train en 10 heures, Detroit en 23 heures, Chicago en 33 heures. Et nous visons 24 heures pour Chicago.

Nos infrastructures offrent des tarifs portuaires parmi les plus concurrentiels et des temps de manutention parmi les plus courts. Nos services maritimes sont efficaces : services dédiés réguliers, hebdomadaires ou bihebdomadaires, entre Montréal et l’Europe du Nord, la Méditerranée ou les Bahamas.

Nous sommes rendus à la page 12, au point concernant les services équilibrés. Les navires sont entièrement chargés et déchargés. Nous sommes un port terminus. Et pour ceux qui, comme moi, sont de Montréal depuis fort longtemps, vous vous souviendrez du fameux Terminus Craig, où tout le monde débarquait du train puis rembarquait avec un transfert.

Nous sommes un port polyvalent, nous manutentionnons autant les vrac liquides que les solides.

[*Traduction*]

Voyons les principales lignes maritimes de transconteneurs qui empruntent le Port de Montréal — et il s’agit de neuf des 12 plus grands transporteurs de conteneurs au monde. Ce sont : Maersk, au 1^{er} rang, MSC, au 2^e rang, CMA CGM, au 3^e rang, Hapag-Lloyd, au 5^e rang, APL, au 7^e rang, Senator/Hanjin, au 9^e rang, OOCL, au 11^e rang, NYK et MOL. Je le répète, il s’agit de neuf des 12 plus importants.

Les principaux transporteurs de vrac sont Fednav International Ltée, compagnie canadienne bien connue; CSL, aussi bien connue, Canfornav Inc., Algoma; Seaway Marine Transport, Upper Lakes Group Inc. et Petro-Nav.

Pour ce qui est des transporteurs canadiens et du transport maritime à courte distance sur le Saint-Laurent, on compte Oceanex, Transport Nanuk Inc. et le Groupe CTMA. Bien

of the fact that we are open 12 months a year and also because these ships cannot go into the seaway, for the most part.

[*Translation*]

With respect to total traffic since 2001, the graph shows continued growth. Our record is 25.1 million total tons in 2006, the port's best year in history; it should increase to 25.3 million in 2007. The table shows our growth since 1960, going from 16 million total tons to 25.1 million. I would like to point out that what you see in yellow are goods, containerized and not. The other graph shows growth in the bulk sector; oil and dry goods remain level, even throughout this lengthy period. The next table illustrates growth, if you look at the small squares, the average growth for five to ten-year periods and 15 to 20-year periods, relative to total traffic and to the number of containers handled.

[*English*]

It has been steady, progressive and reliable. That is a slide from 1985 to 2006, and as you can see, it keeps increasing.

Recently, we did two studies in the Port of Montreal, asking specialists in the field to examine what our growth would be, in addition to our internal studies and the Drewry Shipping Consultants Limited studies as well as the forecast we have received from the shipping lines using Montreal. We thought it would be wise and proper to obtain as well forecasts from the specialists in the field, based on economic factors, on growth factors, and we asked them to establish three scenarios, low, high and base.

The high scenario is an average annual growth rate of 4.5 per cent to 2015. That scenario represents fairly what we have experienced and attained in the last 25 years.

[*Translation*]

Containers are at the heart of our growth.

[*English*]

This one represents a comparison with Port of Montreal traffic.

[*Translation*]

Table 19 comes later in the presentation. You can go to table 20.

[*English*]

This slide is a comparison of what has happened in the last six years vis-à-vis the East Coast ports and the Port of Montreal. It compares number of containers handled, total equivalent units,

entendu, le transport maritime à courte distance fait arrêt à Montréal, premièrement parce que nous sommes ouverts 12 mois par année et deuxièmement, parce que la plupart de ces navires ne peuvent emprunter la Voie maritime.

[*Français*]

En ce qui concerne le trafic total depuis 2001, le graphique démontre une croissance continue. Notre trafic record est de 25,1 millions de tonnes totales en 2006, soit la meilleure année dans l'histoire du port, et qui devrait atteindre 25,3 millions en 2007. Le tableau illustre notre croissance depuis 1960, passant de 16 millions de tonnes totales à 25.1 millions. Je vous ferai remarquer en jaune, l'ampleur de la marchandise, conteneurisée et non conteneurisée. L'autre graphique démontre la croissance dans le vrac; le pétrole et le sec se maintiennent, même pendant cette longue période. Le prochain tableau illustre la croissance avec les petits carreaux; la croissance moyenne pour des périodes de cinq ans à dix ans, quinze ans à vingt ans, relative au trafic total et au nombre de conteneurs manutentionnés.

[*Traduction*]

Cette croissance a été constante, progressive et fiable. Ainsi que vous pouvez le voir sur cette diapositive montrant l'évolution de 1985 à 2006 il y a encore croissance.

Récemment, nous avons confié deux études à des spécialistes, leur demandant de projeter la croissance à venir du Port de Montréal et qui s'ajouterait à nos propres études internes, à celles de Drewry Shipping Consultants Limited ainsi qu'aux prévisions que nous avons reçues des lignes maritimes utilisant nos installations portuaires. Nous avons en effet estimé qu'il serait opportun de nous adresser à des spécialistes pour leur demander de nous fournir des prévisions fondées sur des facteurs économiques ainsi que sur la croissance, et leur avons donc demandé d'effectuer ce travail au moyen de trois hypothèses : celle d'une faible croissance, d'une forte croissance et d'une croissance de base.

L'hypothèse de forte croissance donne une croissance annuelle de 4,5 p. 100 jusqu'en 2015. C'est assez conforme à ce que nous avons connu et atteint ces 25 dernières années.

[*Français*]

Le conteneur est au coeur de notre croissance.

[*Traduction*]

Ici on peut voir une comparaison entre les diverses formes de trafic dans le Port de Montréal.

[*Français*]

Le tableau n° 19 est plus loin dans la présentation. Vous pouvez aller au tableau n° 20.

[*Traduction*]

Cette diapositive compare la situation des ports de la côte Est et celle du Port de Montréal, au cours des six dernières années. On y trouve le nombre de conteneurs manutentionnés, le total des

the average annual growth of those ports — Boston, New York, Delaware, Baltimore and Hampton Roads in Virginia. They have seen a 4.4 per cent increase; ours has been 5 per cent. The total TEUs in the whole system is 4.6.

Hence, we are backing up what we say with facts and figures. We do not say something because we feel like saying it; what we are saying is factual.

On this slide, you see the Port of Montreal's position in total containers handled, because New York handles containers coming from Asia, also, as well as from South America, as does Hampton Roads. Montreal is too far from those markets, and the markets in Montreal are not that big for those areas, anyway. Hence, we rank third in all of the East Coast ports.

[Translation]

All traffic combined, our domestic markets in Canada.

[English]

Domestic markets represent 60 per cent of our business, the United States, 40 per cent. In the States, the northeast by truck is 15 per cent, the Midwest, 75 per cent, and the rest, which is also west and south, is 10 per cent, to give you a 100 per cent, and all of that is rail.

Security is of major concern to us. This morning, the committee had the opportunity to visit live our state-of-the-art control centre, which is the envy of all ports in North America, not to mention some of the European ports. Since 1998, we have invested \$8 million in security, and we intend to invest another \$10 million, to continue to be a state-of-the-art port. Last Monday, we introduced at the Port of Montreal a radiation detection portal system, to scan containers for dirty bombs, or radiation, or equipment that could be of danger to our population and our economy.

The environment is a priority for us also, and we take care of it. We have invested \$3 million over the past two years in environmental projects. We have surveyed our infrastructure at the Port of Montreal, and we have covered 99 per cent of what has to be done. Of that 99 per cent, 3 per cent requires continuing projects, to contain the leakages that we noticed, mainly in the petroleum sector.

This slide represents the traffic for the first four months of this year, and there again you see our growth at 4.1 per cent in containers and 4.2 per cent in TEUs, which follow each other. There has been a total increase in the other commodities, being a

équivalents vingt pieds et la croissance moyenne annuelle de ces ports : Boston, New York, Delaware, Baltimore et Hampton Roads en Virginie. La croissance a été de 4,4 p. 100 quand la nôtre a atteint 5 p. 100. Dans l'ensemble du système, le nombre total d'EVP est de 4,6.

Par conséquent, nos affirmations sont donc solidement étayées par des faits et des chiffres. Ce ne sont pas de belles paroles que nous prononçons parce que cela nous plaît, mais bien parce qu'elles sont fondées sur des faits.

Cette diapositive montre le classement de Montréal par rapport au total des conteneurs manutentionnés, car il faut garder à l'esprit que New York accueille aussi des conteneurs provenant d'Asie et d'Amérique latine, tout comme Hampton Roads. Montréal est trop éloigné de tous ces marchés et, de toute manière, les marchés de Montréal ne sont pas assez grands pour ces régions. C'est pour cela que nous sommes au troisième rang de tous les ports de la côte Est.

[Français]

Tout trafic confondu, nos marchés intérieurs au Canada.

[Traduction]

Les marchés intérieurs représentent 60 p. 100 de notre chiffre d'affaires, les États-Unis, 40 p. 100. Aux États-Unis, le marché du Nord-Est atteint par camion est de 15 p. 100, celui du Midwest, de 75 p. 100 et le reste, qui englobe l'Ouest et le Sud, représente 10 p. 100, ce qui donne 100 p. 100, et tout cela s'effectue par transport ferroviaire.

La sécurité est une préoccupation primordiale chez nous. Ce matin, votre comité a eu l'occasion de visiter notre centre de contrôle d'avant-garde, qui fait l'envie de tous les ports d'Amérique du Nord, sans oublier certains ports européens. Depuis 1998, nous avons investi 8 millions de dollars dans la sécurité et avons l'intention d'en investir 10 millions de plus afin que nos installations portuaires demeurent à la fine pointe. Ainsi, par exemple, lundi dernier, nous avons inauguré un système de portique de détection de rayonnements, qui servira à effectuer des scanographies des conteneurs pour y trouver des bombes radiologiques, des rayonnements ou du matériel susceptible de représenter un danger pour notre population et notre économie.

L'environnement est aussi au sommet de nos préoccupations, et nous en prenons soin. Ces deux dernières années, nous avons investi 3 millions de dollars dans des projets écologiques. Nous avons fait un inventaire de nos infrastructures portuaires et avons déjà accompli 99 p. 100 de ce que nous devons faire. Sur ce 99 p. 100, 3 p. 100 correspond à des projets permanents, conçus pour contenir les fuites observées, surtout dans le secteur pétrolier.

Cette diapositive illustre le trafic au cours des quatre premiers mois de cette année, et ici encore vous pouvez observer une croissance de notre trafic de conteneurs de 4,1 p. 100 et de 4,2 p. 100 en EVP, à la suite. En ce qui a trait aux marchandises

multi-functional port, of 4.2 per cent. Therefore, we are well on our way to establishing another record in 2007 in total traffic.

[*Translation*]

In conclusion, the Port of Montreal is an invaluable asset for exporters from Montreal, Quebec and all of Canada.

The shipping lines are committed to Montreal and will be introducing over 4,200 TEU ships by 2010. As I mentioned, these ships will be approximately the same in length, but wider and more profitable for ship owners. They will make more use of our 37 metres in the St. Lawrence River. Currently, as you know, we are at 12.2 metres, and we guarantee 11.3 metres, or 37 feet. So it is very important to us. We are working closely with Coast Guard, who will probably allow the wider ships to come through the St. Lawrence where there is 250 metres breadth. I do not think that we will create any problems, far from it. It is very important for the whole economy of Quebec and all of Canada.

In terms of the long term commitments of dockworkers, ship owners and railway systems, I am proud to tell you that we have signed 40-year leases with our dockworkers.

[*English*]

Leases expire in 2041 with our terminal operators. The equipment is committed there and the tonnage guarantees are there. These people have also signed long-term agreements with the railways. I know the term of those agreements, but I will leave it to them to disclose that information, if they so wish. As you can see, then, we have a positive and constructive sign of commitment.

[*Translation*]

And the plan is to invest \$175 million between 2007 and 2011, without taking the study into account.

[*English*]

Moffatt and Nichol — a consulting firm helping us with our strategic planning exercise — is telling us that to respond to the anticipated increased traffic over the next 10 years, it will be necessary for us and the terminal operators to spend another \$200 million.

Based on that information, what are the industry needs, from our perspective in Montreal? For ports specifically, we would like very much — and I know you have heard the same message previously, in Vancouver with respect to the Vancouver Port Authority and from Allan Domaas with respect to the Fraser River Port Authority, and you will hear it from other people. We would like access to the federal funding program for port infrastructure, security and technology. We have received funding

diverses, car Montréal est un port multifonctionnel, on remarque une augmentation totale de 4,2 p. 100. Par conséquent, si la tendance se maintient, notre trafic total va encore atteindre des sommets inégalés en 2007.

[*Français*]

En conclusion, le Port de Montréal est un inestimable avantage pour les exportateurs de Montréal, du Québec et du Canada tout entier.

Les lignes maritimes sont engagées envers Montréal et introduiront des navires de plus de 4 200 EVP sur l'horizon 2010. Comme je vous l'ai mentionné, ces navires seront sensiblement de la même longueur, mais seront plus rentables et plus larges pour les armateurs. Ils utiliseront davantage nos trente-sept mètres sur le fleuve Saint-Laurent. À l'heure actuelle, comme vous le savez, nous sommes à 12,2 mètres et on garantit 11,3 mètres, soit 37 pieds. C'est donc, pour nous, très important. Nous travaillons étroitement avec la Garde côtière qui, sans doute, donnera la permission aux plus larges navires de transiter dans le Saint-Laurent ou dans la zone où il y a 250 mètres de largeur. Je ne crois pas que cela créera des problèmes, bien au contraire. C'est très important pour l'économie du Québec et du Canada tout entier.

Au sujet des engagements à long terme des arrimeurs, des armateurs des réseaux ferroviaires, je peux vous dire, avec fierté, que nous avons signé des baux de 40 ans avec nos arrimeurs.

[*Traduction*]

Les baux arrivent à échéance en 2041. Le matériel et le tonnage sont garantis. Les mêmes exploitants ont aussi signé des ententes avec les lignes ferroviaires. J'en connais les conditions, mais je m'en remets à eux pour vous en informer s'ils le souhaitent. Vous pouvez donc constater que nous avons déjà reçu de sérieux engagements.

[*Français*]

Et on prévoit investir 175 millions de dollars pour 2007-2011, sans tenir compte de l'étude.

[*Traduction*]

Selon Moffatt et Nichol — une entreprise d'experts-conseils qui nous aide à concevoir notre planification stratégique — si nous voulons accueillir la hausse prévue du trafic de conteneurs au cours de la prochaine décennie, il faudra que les exploitants de terminaux et nous dépensions encore 200 millions de dollars.

Compte tenu de cela, quels sont les besoins de l'industrie, de notre point de vue, à Montréal? Dans le cas des ports plus particulièrement, nous aimerions beaucoup — et je sais que vous avez entendu le même message auparavant, à Vancouver concernant l'Autorité portuaire de Vancouver, et de la part de M. Allan Domaas au nom de la Fraser River Port Authority, que d'autres vous le communiqueront sans doute aussi. Nous aimerions bénéficier du programme fédéral

for port security, but we are still hoping to receive federal funding for port infrastructure, for expansion of our piers and docks as well as our roadways and railways inside port territory.

At the Port of Montreal, we would like the federal government to replace the gross revenue charge stipend introduced in 1999 by reintroducing the payment to shareholders of a dividend based on net profit. Take it one step further, we do not think it is necessary, as part of the federal infrastructure, to pay a dividend to our shareholders. Rather, we believe we should pay a dividend by issuing instructions or directives to order the ports to reinvest those monies, or the dividend that they would pay, to capital projects, like we do for all the rest. However, it seems that we have to pay.

We want to replace it because private corporations, on which our commercial is based, pay dividends based on net profit but we do not. Hence, the gross revenue charge is costing us an extra \$600,000 to \$700,000 a year. We even have to pay a revenue charge on monies that we reinvest in stocks to generate profits from the cash that we do not need for our capital projects.

We want the federal government to establish a level playing field to support Canada's railways, Canadian National and Canadian Pacific, vis-à-vis the U.S. counterparts by introducing tax credits for the expansion of track networks, intermodal facilities and rail yards, and locomotive fleets, to say nothing of —

[Translation]

— a request they have made for a number of years.

[English]

— to get a break on fuel charges.

As well, we would like the federal government — I know the City of Montreal has made this request, as has Transports Quebec, I believe, the provincial government ministry — to make funds available to speed up the modernization process of Notre Dame Street, which will be called an urban boulevard, as well as Highway 30, which we have been hearing about, as well as the east end. We also believe we need one or two other bridges to connect to the Island of Montreal.

[Translation]

Madam Chairman, I am ready to answer your questions. That was an update on our presentation in Ottawa in February. It is a pleasure to be here again. Thank you for your time and, for the second time, for your patience.

The Chairman: It does not take patience, it takes interest.

destiné aux infrastructures portuaires, à la sécurité et à la technologie. Certes, nous avons reçu du financement pour la sécurité portuaire, mais nous n'avons pas perdu espoir de nous voir accorder aussi le soutien du fédéral en ce qui a trait aux infrastructures portuaires, que nous consacrerions à l'agrandissement de nos quais et de nos bassins et au prolongement de nos réseaux routiers et ferroviaires internes.

Le Port de Montréal aimerait que le gouvernement fédéral substitue aux honoraires pour frais sur les recettes brutes, qui remontent à 1999, la mesure précédente, un dividende correspondant aux bénéfices nets. Allons même un peu plus loin; à notre avis, par rapport aux infrastructures fédérales, il nous paraît inutile de verser un dividende à nos actionnaires. À la place, nous estimons que dans le cas où il y aurait dividende, on devrait donner aux ports la directive de réinvestir ces sommes dans des immobilisations, comme c'est le cas avec tout le reste. Toutefois, il semble que nous soyons obligés de payer.

Nous voulons le remplacer parce que les sociétés privées, à la base de nos activités commerciales, versent des dividendes correspondant à leurs bénéfices nets mais pas nous. Par conséquent, les frais sur les recettes brutes nous coûtent de 600 000 à 700 000 \$ de plus par année. Nous sommes même tenus de payer des droits sur les montants que nous réinvestissons dans des actions pour faire fructifier l'argent dont nous n'avons pas besoin pour nos immobilisations.

Nous aimerions que le gouvernement nous mette sur un pied d'égalité avec les autres afin que nous puissions appuyer les chemins de fer canadiens, tant le Canadien National que le Canadien Pacifique vis-à-vis de leurs concurrents américains, en accordant des crédits d'impôt qui couvriraient l'expansion des réseaux ferroviaires, des gares intermodales et des gares de triage, des parcs de locomotives, sans compter...

[Français]

... une revendication qu'ils font depuis plusieurs années.

[Traduction]

... un allègement fiscal relativement aux droits sur le carburant.

De plus, réitérant ici ce qu'ont déjà demandé la Ville de Montréal et Transports Québec, nous aimerions que le gouvernement fédéral nous accorde un soutien afin de pouvoir accélérer la modernisation et la transformation en boulevard de la rue Notre-Dame, la modernisation de l'autoroute 30, dont nous avons entendu parler et des quartiers à l'Est. Nous estimons aussi avoir besoin d'un ou de deux nouveaux ponts pour nous relier à l'Île de Montréal.

[Français]

Madame la présidente, je suis prêt à répondre à vos questions. Il s'agit de la mise à jour de notre présentation que nous avons faite à Ottawa, au mois de février. C'est un plaisir d'être ici encore une fois. Nous vous remercions de votre temps et, pour la deuxième fois, de votre patience.

La présidente : Cela ne demande pas de la patience, mais de l'intérêt.

Mr. Taddeo: Thank you very much, Madam Chairman.

The Chairman: I am going to start with the first questions; I will then give my colleagues the floor. At your first appearance, you spoke quite proudly about the 30.3-per-cent increase in container traffic at the Port of Montreal over the past five years. You also mentioned that a study on the capacity of the port had been commissioned in response to the lack of space on the Island of Montreal, and that that would have to be taken into consideration. You also talked about a study by IBI Group, if I am not mistaken, confirming that the Port of Montreal would experience sustained commercial traffic growth. That study also confirmed that your infrastructure improvement plans include the added capacity the Port of Montreal will need in the near future.

Could you give us an overview of the findings of the IBI Group's study? Could you also provide us with a copy of that study, or is it strictly the property of the Port of Montreal?

Mr. Taddeo: First of all, IBI Group did that study on the competitiveness of the Port of Montreal, on our continued ability to compete for traffic, i.e., our main market, Toronto, the U.S. Midwest and the U.S. North East. Completed in 2005, that study confirms that in strict dollar terms, our rates are indeed attractive. For example, sending a container from Stuttgart, Germany, to Chicago, including all costs associated with the transfer and transportation of the container: in Europe, by ship, truck or rail; handling in Europe and the sea crossing; costs in Montreal, pilots, Coast Guard, all that shows that we still have a monetary advantage. As you can see, that is quite an important factor, combined, of course, with efficient service. We can certainly provide that information, after checking the Access to Information Act. I do not know that act off by heart, but since it is information that has been shared with the industry, we would be happy to send it to you. If not the entire report, at least an executive summary with the highlights.

As for the second study, it is a study that we commissioned.

[English]

We gave it to the Moffatt Group, which is well known internationally. They have done major studies in Western Canada, in Vancouver and Prince Rupert, as well as in Long Beach, Los Angeles, just to mention a few ports on the West Coast. I presented the executive summary of the Moffatt study — it is not finalized — to the board last week. What the Moffatt Group is telling us is that we will have to enhance our modus operandi of the way our terminals are operating right now. You will be hearing testimony tomorrow from Mr. Carré, who is with us, and from Mr. Doherty. We have to share that data with them.

M. Taddeo : Merci beaucoup, madame la présidente.

La présidente : Je vais débiter avec les premières questions; je laisserai la parole à mes collègues par la suite. Lors de votre premier passage, vous avez parlé avec beaucoup de fierté de l'augmentation du trafic de conteneurs de 30,3 p. 100 au cours de cinq dernières années au Port de Montréal. Vous aviez aussi mentionné qu'une étude sur la capacité du port avait été commandée suite à un manque d'espace sur l'île de Montréal et qui devrait être pris en considération. Vous aviez parlé aussi d'une étude du IBI Group, si je ne fais pas erreur, qui confirmait que le Port du Montréal allait connaître une croissance soutenue du trafic commercial. Cette étude confirme également que vos plans d'amélioration d'infrastructures prennent en considération les besoins additionnels en capacité auxquels le Port de Montréal sera confronté dans un avenir rapproché.

Pourriez-vous nous présenter les grandes lignes de la conclusion de l'étude du IBI Group? Également, est-il possible de nous acheminer un exemplaire de cette étude ou si celle-ci appartient strictement au Port de Montréal?

M. Taddeo : Dans un premier temps, c'est le IBI Group qui a fait cette étude sur l'aspect concurrentiel du Port de Montréal; sur notre capacité à rester concurrentiel pour le trafic, soit notre marché principal, Toronto, le Midwest des États-Unis et le Nord-Est des États-Unis. Terminée en 2005, cette étude confirme qu'effectivement d'un point de vue strictement monétaire, nos tarifications sont avantageuses. Par exemple, envoyer un conteneur de Stuttgart en Allemagne à Chicago, incluant tous les coûts reliés au transfert, au transport du conteneur, soit en Europe, sur le navire, le camion en Europe ou le chemin de fer; la manutention en Europe et le passage sur la mer; les coûts à Montréal, les pilotes, la Garde côtière, tout cela démontre que nous avons toujours un avantage monétaire. C'est un facteur, vous le constaterez, assez important, et qui se rallie, bien sûr, au service d'efficacité. Nous pourrions certainement communiquer cette information, après avoir vérifié la Loi sur l'accès à l'information. Je ne connais pas cette loi par coeur, mais étant de l'information qu'on a partagée avec l'industrie, cela nous fera plaisir de vous l'envoyer. Sinon tout le rapport, du moins un sommaire exécutif qui donne les faits saillants.

Pour ce qui est de la deuxième étude, c'est une étude que nous avons commandée.

[Traduction]

Nous l'avons donnée au groupe Moffatt qui est renommé à l'échelle internationale. Il a effectué d'importantes études dans l'Ouest canadien, à Vancouver et à Prince Rupert de même qu'à Long Beach et Los Angeles, pour ne mentionner que quelques ports de la côte Ouest. Bien que l'étude ne soit pas terminée, j'en ai présenté un résumé à mon conseil d'administration la semaine dernière. Le groupe Moffatt nous a dit que nous devons améliorer la manière dont fonctionnent nos terminaux. Demain, vous entendrez M. Carré, qui est des nôtres, et M. Doherty. Il faudra que nous leur communiquions ces renseignements.

We have already discussed some of the changes that will be required on their terminals, to maximize utilization of the property, because of the fact that in the City of Montreal —

[Translation]

— we are tucked away on Notre-Dame. We have a relatively high productivity rate. The study shows that among ports in the Americas, we come first in terms of productivity. The study also forecasts an increase in traffic to 1.9 million containers handled. If we do not do something, first of all, about the *modus operandi* of ship owners and dockworkers, and then about the investments that need to be made in the rail network, the port roadway and our infrastructures, as well as the investments that need to be made by the dockworkers, we will not be able to cope with the growth, be it on the Island of Montreal or elsewhere.

The next step — and the board dealt with this last week — will be to meet with the dockworkers, who are already fairly up to speed, to get them to agree, because this is going to require their involvement. They have already indicated to us that they were willing to invest in the necessary portal cranes.

Truck access to the Port of Montreal has to be improved. There has to be a central directory that can be used throughout. Trucking companies will be able to go to any terminal they wish. And, of course, there will have to be discussions with ship owners about schedules and the services they provide. They are already anticipating the growth by doing a study on enlarging their ships.

So, we are confident, and as they say, they will jump on board and follow through.

Then, we looked beyond 2015. Will traffic keep increasing? It looks like it. Can that be handled on the Island of Montreal? The answer is yes. On the Island of Montreal, sites have already been identified. But at this stage, it is premature, because we have other things to work out with other people, before discussing that. There are docks we can fill, but it will be very expensive. So it is a huge decision.

The study shows that by 2015, over and above the \$170 million that we want to invest in other infrastructure, the Port, ship owners and dockworkers will have to spend almost \$200 million on the Island of Montreal in order to remain the major player that we are. So we are very confident and will remain so. My successors will make sure it stays that way.

The Chairman: Some port authorities have told the committee they had concerns about the delivery of containers by rail. Right now, there is a looming labour dispute between Canadian Pacific and maintenance personnel. What is your assessment of the rail service at the Port of Montreal? And do you have any suggestions on how to improve rail service in Montreal?

Nous avons déjà discuté de certains des changements qu'il faudra apporter aux terminaux afin de porter au maximum l'utilisation des terrains les entourant, en raison du fait qu'à Montréal...

[Français]

... nous sommes reculés sur la rue Notre-Dame. Nous avons un taux de productivité qui est assez élevé. Cette étude démontre, que parmi les ports des Amériques, nous sommes les premiers au niveau de productivité. Cette étude démontre aussi une croissance prévue où le trafic passera à 1,9 million de conteneurs manutentionnés. Si on ne pose pas de geste, d'abord au *modus operandi*, des armateurs et des arrimeurs, suivis par les investissements qui doivent être faits au réseau ferroviaire, à la route du port, à nos infrastructures, ainsi qu'aux investissements qui doivent être faits par les arrimeurs, nous ne pourrions pas répondre à la croissance, que ce soit sur l'île de Montréal ou ailleurs.

La prochaine étape — et le conseil en a été saisi la semaine passée — sera de rencontrer les arrimeurs qui sont déjà passablement au fait, afin d'obtenir leur accord, car cela implique des gestes de leur côté. Ils nous ont déjà indiqué qu'ils sont prêts à investir dans les grues-portiques qui seront nécessaires.

Il faut améliorer l'accès des camions au Port de Montréal. Il faut avoir un centre de repères qui sera utilisable partout. Les compagnies de camionnage qui pourront aller à n'importe quel terminal, selon leur volonté. Et, bien sûr, parler avec les armateurs au sujet des cédules et leur offre de services. Déjà ils ont prévu la croissance en faisant une étude pour élargir leurs navires.

Donc, on est confiant, et comme on dit : «they will jump on board» et qu'ils vont donner suite.

Par la suite, nous avons examiné au-delà de 2015. Est-ce que le trafic continuera à croître? Cela se confirme. Est-ce que ça peut être manutentionné sur l'île de Montréal? La réponse est oui. Sur l'île de Montréal, il y a déjà des sites d'identifiés. Mais, à ce stade-ci, c'est prématuré, parce que nous avons d'autres choses à normaliser avec certaines personnes, avant d'en discuter. Il y a des bassins qu'on peut remplir, mais qui vont coûter très cher. C'est donc une grosse décision.

Cette étude démontre que d'ici 2015, au-delà du 170 millions de dollars que nous voulons investir dans les autres infrastructures, il faudra que le Port, les armateurs et les arrimeurs dépensent presque 200 millions de dollars sur l'île de Montréal, pour rester le joueur important que nous sommes. Donc, nous sommes très confiants et continuerons de l'être. Mes successeurs s'assureront que cela continue.

La présidente : Certaines administrations portuaires ont évoqué devant le comité des craintes quant à l'approvisionnement de conteneurs par voie ferroviaire. Il y a un conflit de travail potentiel au Canadien Pacifique à l'heure actuelle avec le personnel d'entretien. Quelle serait votre appréciation des services assurés par le rail auprès du Port de Montréal? Et, avez-vous des suggestions à formuler pour améliorer le service ferroviaire à Montréal?

Mr. Taddeo: In Montreal, I have to say that the complaints are minor. As I mentioned earlier, Canadian Pacific has just introduced service to the Chicago market in 33 hours. In Montreal, we have two railway companies and there is genuine competition between CN and CP. Of the almost 60 per cent of container traffic handled — entering or leaving the port by rail — CP accounts for almost 80 per cent and CN, for 20 per cent. So CP is the major player. It is in their interest to have efficient service.

As for the looming strike, I have been informed that CP has made arrangements with the port authority to continue providing service. They have had this problem before, three years ago, and they got through it, so much so that the unions asked them to come back to the table to resume talks.

But as for the Port of Montreal, CN also already has its new yard on Highway 13, which is called Taschereau yard. CP has bought some land in Rigaud, which they are preparing, in order to move their marshalling yard from Outremont in downtown Montreal for use that includes truck access; that will mainly benefit containers leaving Montreal for New York, Boston, Toronto, Albany, or Burlington by truck. They will no longer have to go downtown. They are going to have bridges there.

That is why we feel Highway 30 is crucial. Once they are set up there, they will be able to take Highway 40 to Valleyfield and backtrack, if necessary. From the standpoint of the Port of Montreal, the competition between CN and CP is due to service. We do not have the same problems as in Vancouver and Halifax.

[English]

There are problems, but not at the same level.

[Translation]

The Chairman: Financially speaking, the Port of Montreal is profitable and you have shown that in a number of ways. However, there are two financial irritants to the port. You are required to pay part of your gross revenue to the federal government, but you would prefer to pay a percentage of your net revenue, if I understood correctly. In addition, the port pays property tax on behalf of the federal government to the City of Montreal, despite the fact that the port is responsible for its own roads and sewers. Have you entered into any discussions with the federal government and the City of Montreal regarding these two issues?

Mr. Taddeo: I am the Chairman of the Board of Directors of the Association of Canadian Port Authorities, and the topic that is very popular these days is “bills, payments and newest taxes.” We tell the representatives of the central agencies in Ottawa that we should not have to pay them. The main reason is that in Montreal, we pay for our own snow removal, we repair our own roads, we pay for our own waste removal, and so on. But the City of Montreal is more interested in getting the money from the

M. Taddeo : À Montréal, je dois vous dire que les plaintes sont mineures. Le service, qui rejoint le marché de Chicago en 33 heures, comme je l’ai mentionné tantôt, le Canadien Pacifique vient de l’introduire. À Montréal, nous avons deux chemins de fer et il y a une vraie concurrence entre le CN et le CP. Il y en a presque 60 p. 100 du trafic conteneurisé qui sont manutentionnés; ce qui entre ou ce qui sort du port par chemins de fer, CP a presque 80 p. 100 et CN en a 20 p. 100. Donc, le CP est le gros joueur. Il y va de leur intérêt d’avoir un service efficace.

Au sujet de la grève qui est annoncée, on m’a mis au courant. Du côté du CP, tout est en place pour continuer à donner le service avec les gens de l’administration. Ils ont déjà vécu ce problème, il y a trois ans, et ils sont passés au travers, au point où les syndicats ont demandé un retour à la table pour continuer à discuter.

Mais pour ce qui est du Port de Montréal, le CN aussi a déjà sa nouvelle cour le long de l’autoroute 13, qui s’appelle la cour Taschereau. Le CP a acheté des terrains à Rigaud, qu’ils préparent, afin de sortir leur cour de triage du centre-ville de Montréal à Outremont, pour l’utiliser et donner accès aux camions; cela avantagera surtout les conteneurs qui doivent quitter Montréal pour aller à New York, Boston, Toronto, Albany, Burlington, par camion. Ils n’auront plus à être dans le centre-ville. Ils vont avoir des ponts.

C’est pour cela que l’autoroute 30, pour nous, est primordiale. Une fois installés là-bas, ils pourront emprunter la 40 et aller rejoindre Valleyfield pour revenir sur leurs pas si besoin est. Selon le point de vue du Port de Montréal, la concurrence entre le CN et le CP, est due au service. On ne vit pas les mêmes problèmes que ceux de Vancouver et d’Halifax.

[Traduction]

Nous connaissons bien certaines difficultés mais pas au même niveau.

[Français]

La présidente : Du point de vue des finances, le Port de Montréal est rentable et vous en avez fait plusieurs démonstrations. Par contre, il y a deux irritants financiers pour le port. Vous devez verser une partie de vos revenus bruts au gouvernement fédéral, alors que votre souhait serait de verser un pourcentage des recettes nettes, si je vous ai bien compris. De plus, le port paie des impôts fonciers au nom du gouvernement fédéral à la Ville de Montréal, malgré le fait qu’il soit responsable de ses propres routes et de son propre service d’égouts. Est-ce que vous avez entamé des discussions avec le gouvernement fédéral et la Ville de Montréal, relativement à ces deux éléments?

M. Taddeo : Je suis président du conseil d’administration de l’Association des autorités portuaires du Canada et le sujet qui est très populaire ces jours-ci, c’est « bills, payments and newest taxes ». Nous disons aux représentants, aux agences centrales à Ottawa, que nous ne devrions pas les payer. La raison principale est qu’à Montréal, on paye notre déneigement; on répare nos routes; on paye l’enlèvement de nos déchets, et ainsi de suite. Mais du côté de la Ville de Montréal, ils essaient d’avoir plus l’argent

federal government. It is under discussion. We do not object to contributing, but we would only like to pay for the services we actually get. We feel that the amounts we are paying are greater than the services we are getting from the City of Montreal.

[English]

Senator Tkachuk: I have a few questions. I will focus on your industry needs and follow up Senator Bacon's questions.

In terms of the federal funding programs for port infrastructure, security and technology initiatives — and you have told us, both here and before, of the investments that the ports need to make in capital improvements and infrastructure on the ports. At the same time, you are asking for federal funding programs from port infrastructure.

Is there a policy vis-à-vis what gets paid for internally and what you expect the federal government to pay? Why is security funded by federal funding, while other infrastructure funding would be from your revenue and your profits within the port?

Mr. Taddeo: The reason for that, Senator Tkachuk, is that the section 25 of the Canada Marine Act prohibits us from receiving subsidies from federal government funding.

Following 9/11, the Port of Montreal along with the other ports in Canada, in discussions with Transport Canada, said that this is a matter of national interest, that security concerns all Canadians. Your question is very valid. So, we said, "If that is the case for security, ports are crucial to the success of the economy of this country, so why not pass a special law to allow us to have access to this funding for highways, for bridges, what have you, for ports?" That suggestion is being looked at, and it is our hope that we will be allowed to do that.

When the Canada Marine Act came into force in 1998, among others, the criteria for us were, "You wanted autonomy full autonomy, you wanted your local boards of directors, you have them, and as such you will be responsible for your own funding." They gave us credit limits to go to the bank to borrow money against anticipated revenues from future traffic, but not against the port property.

In the case of the Port of Montreal, we had a good financial situation. Some ports, however — the federal government has now increased the limits for Vancouver and for Montreal. However, we still feel that if security is of national importance, so are the ports of Canada of national importance. Hence, if monies are going to be put aside, and if the Canadian economy is going to continue to grow, give us access to some of your funding; at least allow us to apply for funding for port infrastructures, extension of berths, extension of railway lines in the port, et cetera.

du gouvernement fédéral. C'est un sujet de discussion. Nous n'avons pas objection à contribuer, sauf qu'on aimerait participer seulement pour les services que nous recevons. Nous croyons que les montants que l'on paye dépassent les services que l'on reçoit de la Ville de Montréal.

[Traduction]

Le sénateur Tkachuk : J'ai quelques questions à poser. Je vais d'abord me concentrer sur les besoins de votre industrie, puis poursuivre sur la lancée de Mme Bacon.

Par rapport aux programmes fédéraux de soutien aux infrastructures portuaires, à la sécurité et à la technologie — et vous nous avez dit, aujourd'hui mais aussi à d'autres occasions, que les ports doivent améliorer leurs immobilisations et leurs infrastructures. En même temps, vous réclamez du soutien des programmes fédéraux destinés aux infrastructures portuaires.

Existe-t-il une politique quelconque répartissant la part des frais que vous devez assumer vous-mêmes et celle que vous attendez du fédéral à cet égard? Pourquoi la sécurité est-elle financée par le fédéral tandis que les autres aspects des infrastructures doivent être financés à même vos recettes et les bénéfices de vos activités portuaires?

M. Taddeo : Sénateur Tkachuk, cela tient au fait que l'article 25 de la Loi maritime du Canada nous interdit de recevoir des subventions à même les fonds fédéraux.

Après les attentats du 11 septembre, le Port de Montréal et les autres ports canadiens ont discuté de sécurité avec Transports Canada et en ont conclu que la sécurité concernait tous les Canadiens. Votre question est très légitime. À nos yeux, puisque la sécurité est primordiale et les ports indispensables au succès de l'économie de notre pays, pourquoi n'adopterait-on pas une loi spéciale qui leur donnerait accès aux fonds destinés aux autoroutes, aux ponts et même aux ports? La proposition est à l'étude, et nous espérons qu'on y répondra favorablement.

Lorsque la Loi maritime du Canada est entrée en vigueur en 1998, les critères auxquels nous devons nous conformer voulaient que nous nous chargions nous-mêmes de notre propre financement puisque nous avions réclamé la pleine autonomie et nos conseils d'administration locaux et que nous les avions obtenus. La loi nous accorde donc des facilités de crédit afin d'emprunter des montants sur les recettes prévues du trafic à venir mais non sur les propriétés portuaires.

À Montréal, la situation financière du port était bonne. Toutefois, dans d'autres ports — depuis, le gouvernement fédéral a augmenté les limites de crédit des ports de Vancouver et de Montréal. Cela étant dit, nous maintenons que si la sécurité revêt tant d'importance pour la nation tout entière, la même chose vaut pour les ports du Canada. Par conséquent, si l'on prévoit réserver des sommes à cette fin et si l'économie canadienne poursuit son expansion, donnez-nous accès à une part de vos fonds; laissez-nous au moins avoir droit aux subventions destinées aux infrastructures portuaires afin que nous puissions agrandir nos postes à quai, prolonger les lignes ferroviaires portuaires, et cetera.

Senator Tkachuk: This you would normally do internally.

Mr. Taddeo: Yes. If we do not have the money, we have to go to the bank. That is the current law.

In terms of security, we would have done the same thing. We did not wait in the Port of Montreal for the tragedy of September 11th to take place. We started improving our security system back in 1998. We planned to spend the money in any event, from a competitive point of view. We made security a priority in Montreal, like we did our railway, our road service and our berth extensions.

The federal government, as a result of what they saw our competitors doing in the United States — where much money is being appropriated — decided to implement a special program. Hence, we decided to apply for federal funding for port security, rather than use our own funds. However, even if funds were not forthcoming from Ottawa, we have a responsibility in Montreal, and we assumed that responsibility, which is why we were going to invest in security.

However, now that the monies have become available, we have applied for funding — responded to the questionnaires and completed forms — and that has accelerated some of our projects. We had to prioritize our projects — there is only so much that you can spend out of your cash flow; you have to keep reserves. In the case of security, we have sped up some of the projects.

For example, right now access to our terminals is controlled manually, but we are currently in the process of doing it electronically. That will be in place, we hope, by the end of this year, next spring at the latest.

The Port of Montreal had projected that work for 2008, late 2008, but when the federal funds become available we decided to speed up that process.

On the infrastructure side, however, the monies are not available to us. Your question is very appropriate. If money is available for national interest on the security side, funding should be available also for the national interest on port expansion, port growth, development of this country.

Senator Tkachuk: On the gross revenue charge stipend — I find “stipend” to be an interesting word — how does that work? Is it a percentage of gross revenue?

Mr. Taddeo: Exactly.

Senator Tkachuk: For every dollar you take in, how much do you have to pay?

Mr. Taddeo: There is a formula. Up to \$500,000, it is 1 per cent; from \$500,000 to \$3 million, it is X per cent; from \$3 million — actually, the figures are higher than that, because last year our total revenue was \$78 million.

Le sénateur Tkachuk : En règle générale, c'est le genre de choses que vous financez vous-mêmes à l'interne.

M. Taddeo : Oui. Si nous n'avons pas l'argent voulu, nous devons nous adresser aux banques. Telle est la loi actuelle.

Sur le plan de la sécurité, nous faisons la même chose. Nous n'avons pas attendu la tragédie du 11 septembre pour agir. Nous avons commencé à améliorer notre système de sécurité dès 1998. Nous avons déjà prévu des dépenses à cette fin par souci de compétitivité. Nous avons fait de la sécurité une priorité au même titre que nos services ferroviaires et routiers et l'agrandissement de nos aires de mouillage.

Le gouvernement fédéral, voyant ce que faisaient nos concurrents aux États-Unis — où l'on y affecte beaucoup de crédits budgétaires — a décidé de mettre en œuvre un programme spécial. Nous avons donc décidé de demander le soutien fédéral pour la sécurité portuaire plutôt que d'utiliser nos propres fonds. Toutefois, même dans le cas où nous ne recevions pas une réponse favorable du gouvernement, nous estimons avoir une responsabilité et l'avons assumée, ce qui explique pourquoi nous avons décidé d'investir dans la sécurité.

Toutefois, maintenant que l'argent est disponible, nous avons demandé du financement — répondu aux questionnaires et rempli des formulaires — ce qui a accéléré certains de nos projets. Il a fallu que nous établissions un ordre de priorité — il y a une limite à ce qu'on peut dépenser au moyen de ses propres liquidités; il faut se garder des réserves. Dans le cas de la sécurité, nous avons accéléré certains des projets.

Ainsi, à l'heure actuelle, le contrôle de l'accès à nos terminaux s'effectue à la main, mais nous sommes en train d'installer un système électronique. Nous espérons qu'il sera en fonction d'ici la fin de l'année ou au plus tard le printemps prochain.

Le Port de Montréal avait prévu faire cela en 2008, ou même à la fin de 2008, mais lorsque les fonds fédéraux sont devenus accessibles, nous avons décidé d'accélérer le processus.

Il n'empêche qu'on ne nous accorde pas de fonds afin de soutenir nos travaux d'infrastructure. Votre question tombe à point nommé. En effet, si, dans l'intérêt national, on nous accorde de l'argent à affecter à la sécurité, pour la même raison, on devrait aussi nous en donner pour l'expansion portuaire, la croissance du port, le développement de notre pays.

Le sénateur Tkachuk : Au sujet des honoraires relatifs aux frais sur les recettes brutes — l'usage du terme « honoraires » est intéressant — comment est-ce que cela fonctionne? S'agit-il d'un pourcentage des recettes brutes?

M. Taddeo : C'est précisément cela.

Le sénateur Tkachuk : Pour chaque dollar qui rentre, quelle part devez-vous payer?

M. Taddeo : C'est calculé selon une formule. Jusqu'à 500 000 \$, la proportion est de 1 p. 100; de 500 000 à 3 millions de dollars, c'est X p. 100; de 3 millions de dollars — en fait, les chiffres sont plus élevés que cela, parce que l'année dernière, nos recettes ont totalisé 78 millions de dollars.

There is a scale, and it is the opposite of the scale for net profits, dividends. In the process of doing this, they are “taxing” us, if I can use that word, an extra \$1 million — \$600,000 to \$700,000 to \$800,000 a year more, and for very little service, no service, being rendered. It is just a way for them to generate revenue and to keep us honest.

The reasoning behind this is that some people felt that, by using net profits, we would pad our expenses. That did not make sense to me. We have auditors. Why would I make all kinds of reserves? Auditors will not allow you to do that; my audit committee will not allow me to do that; the board will not allow me to do that. Why would I be interested in doing that? However, that was too logical for the people who made the decision. They decided that we had to pay on gross revenue — which is what we are doing.

Senator Tkachuk: With respect to access to funds for road infrastructure — which is another one of the needs that you have listed — specifically, Notre Dame Street and Highway 30, is that not something the province and the city, out of their infrastructure budgets, should be playing for?

Mr. Taddeo: The province has made allocations.

Senator Tkachuk: The city should, as well?

Mr. Taddeo: They are asking for this from the federal government. Hence, in terms of the infrastructure of Montreal, the economy of Montreal, I am just putting in my two cents’ worth, if I can use that term, to say that what the city and the province are asking for is important. It is important because it is important for the economy of Montreal, the Port of Montreal being an important part of the Canadian economy and the Montreal economy.

Senator Tkachuk: You raised the point about railways getting a tax credit for expansion, to give them a level playing field. What do they get in the U.S. that gives them an economic advantage that we would have to counter?

Mr. Taddeo: They do have tax breaks in the United States on their roadbeds.

Senator Tkachuk: Over and above the fact that they can depreciate them?

Mr. Taddeo: Oh, yes. Yes, they have advantages. I am sure the railways will tell you that in much more detail. Burlington Northern Santa Fe and Norfolk Southern all have advantages.

These studies have been around for a while. As we say in Quebec, “des revendications” have been brought forward and brought forward, but never really to the satisfaction of the railways. The railways are part of our infrastructure, part of our success.

Il s’agit donc d’une échelle, qui est à l’opposé de celle des bénéfices nets, des dividendes. Grâce à ce mécanisme, le gouvernement vient chercher chez nous 1 million de dollars de plus en « impôt » si on peut dire — ou 600 000 \$, 700 000 \$, 800 000 \$ de plus par année, et cela en échange d’à peu près aucun service ou d’aucun service. C’est tout simplement un moyen lui permettant d’aller chercher des recettes fiscales et de nous tenir la bride.

Pour justifier cela, certains ont estimé que si nous utilisions nos bénéfices nets, nous gonflerions nos dépenses. Cet argument ne me paraît pas sérieux. Nous faisons l’objet de vérifications. Pourquoi est-ce que je créerais toutes sortes de réserves? Les vérificateurs ne nous le permettent pas, ni mon comité de vérification, ni encore mon conseil d’administration. Pourquoi voudrais-je faire cela? Malheureusement, cette logique échappe aux gens qui ont pris la décision. Ils ont décidé que nous paierions à même nos recettes brutes, et c’est ce que nous faisons.

Le sénateur Tkachuk : Pour ce qui est de l’accès aux subventions destinées aux infrastructures routières — autre besoin dont vous nous avez fait part — plus précisément à celles de la rue Notre-Dame et de l’autoroute 30, est-ce que ça ne devrait pas être à la province et à la ville de financer ces projets au moyen de leurs budgets d’infrastructure?

M. Taddeo : La province a affecté des crédits.

Le sénateur Tkachuk : La ville aussi devrait le faire, n’est-ce pas?

M. Taddeo : La ville et la province demandent précisément cela au gouvernement fédéral. Par conséquent, par rapport aux infrastructures de Montréal et de son économie, je viens ajouter ma propre voix au chapitre afin de souligner l’importance de ce qu’elles réclament. C’est important parce que cela compte pour l’économie de Montréal, et parce que le Port de Montréal contribue de façon non négligeable à l’économie tant canadienne que montréalaise.

Le sénateur Tkachuk : Vous avez affirmé que les compagnies de chemin de fer devraient recevoir un crédit d’impôt dans le cas de l’expansion de leurs services, afin qu’elles bénéficient de chances égales. Quels avantages économiques reçoivent leurs concurrentes américaines à notre détriment?

M. Taddeo : Les compagnies américaines reçoivent des allègements fiscaux de leur gouvernement pour leurs plates-formes.

Le sénateur Tkachuk : En plus du fait qu’elles peuvent aussi les amortir?

M. Taddeo : Oh, oui. Oui, ces compagnies bénéficient d’avantages. Je suis sûr que les représentants des nôtres vous l’expliqueront de manière beaucoup plus détaillée. La Burlington Northern Santa Fe et la Norfolk Southern ont toutes deux des avantages.

Cela fait déjà quelque temps que les études sur le sujet ont été effectuées. Comme on le dit au Québec, « des revendications » ont été présentées plus d’une fois, mais jamais à la satisfaction des compagnies de chemin de fer. Or, ces dernières font partie de nos infrastructures et participent à notre succès.

Senator Tkachuk: Thank you very much. I will come back in the second round with more questions.

Senator Mercer: Mr. Taddeo, thank you very much for being here and for your continued hospitality to the committee and to me, personally.

You mentioned the environmental assessment. We have heard from other ports and terminal stake holders about the federal environmental assessment process, and that it is overly complex and lengthy, not to mention redundant, given the provincial process. What has been your experience with the federal environmental assessment process?

Mr. Taddeo: It is too long, very frustrating and very costly. Is that not right, Mr. Bédard?

Senator Tkachuk: Do you have to double it up here, too, just as they do in B.C., provincially.

Mr. Taddeo: Yes, we need approval from both.

Senator Tkachuk: You do not get it parallel, you have to do one, and then do the other.

Mr. Taddeo: No, we have arranged to do it parallel here.

Senator Mercer: That is a good point. That is an improvement over what is happening in British Columbia.

Mr. Taddeo: Yes, we make sure, in all our discussions, that Quebec is there at the table. That is very important.

Senator Mercer: It was mentioned this morning that terminal operators have been prohibited from dumping snow directly into the river in the winter. However, it does end up in the river eventually, after you pick it up, put it on trucks and truck it off somewhere. Is this a federal, provincial or municipal regulation that is causing this problem and costing you all this money?

Mr. Taddeo: It is a provincial regulation, and the terminal operators are not pleased with that, because they have to pay to remove the snow off their terminals. At one point, they wanted to dump on some of our properties. We allowed that when we did not have the traffic. They used to do that; the snow would melt and go into the sewer system and end up in the river anyway. However, now we do not have any space, so they have to pick it up and bring it to a site. As Mr. Doherty said this morning, it ends up in the river anyway.

Senator Mercer: How much would it cost the operators to do that?

Mr. Taddeo: I do not have that answer, but I am sure Mr. Doherty will be able to provide it, and Mr. Carré too, when he testifies tomorrow.

Le sénateur Tkachuk : Je vous remercie beaucoup. Je vous poserai encore d'autres questions au second tour.

Le sénateur Mercer : Monsieur Taddeo, merci beaucoup de votre présence parmi nous et de votre constante hospitalité à l'endroit de notre comité et à mon endroit.

Vous avez mentionné l'évaluation environnementale. D'autres ports et exploitants de terminaux nous ont parlé du processus fédéral d'évaluation environnementale, nous disant qu'il est trop long et complexe, superflu même étant donné l'existence d'un processus semblable au niveau provincial. Que pouvez-vous nous dire de votre propre expérience par rapport à l'évaluation environnementale fédérale?

M. Taddeo : Il est effectivement trop long, très exaspérant et très coûteux. N'est-ce pas, monsieur Bédard?

Le sénateur Tkachuk : Êtes-vous obligés aussi de le subir deux fois, comme c'est le cas en Colombie-Britannique, où la province a son propre processus.

M. Taddeo : Oui, il faut obtenir l'autorisation des deux ordres de gouvernement.

Le sénateur Tkachuk : Les processus ne s'effectuent pas en parallèle, il faut les subir en succession?

M. Taddeo : Non, nous nous sommes arrangés pour que les choses se passent simultanément.

Le sénateur Mercer : C'est une bonne chose. C'est une amélioration par rapport à ce qui se passe en Colombie-Britannique.

M. Taddeo : Oui, nous veillons à ce que le gouvernement du Québec participe à toutes nos discussions, à ce qu'il soit présent. C'est très important.

Le sénateur Mercer : Ce matin, il a été dit que les exploitants de terminaux se sont vu interdire le déversement direct de la neige dans le fleuve en hiver. Toutefois, cette neige y aboutit de toute façon, mais après qu'on l'a enlevée, chargée sur des camions et transportée ailleurs. Est-ce que c'est un règlement fédéral, provincial ou municipal qui vous cause ce problème et vous coûte tant d'argent?

M. Taddeo : C'est un règlement provincial, qui déplaît d'ailleurs aux exploitants, car ce sont eux qui doivent défrayer le déneigement de leurs terminaux. Dans le passé, ils nous ont demandé de pouvoir déverser de la neige sur certains de nos terrains. Nous le leur permettions quand le trafic était faible. Ils le faisaient donc; la neige fondait, s'écoulait dans les égouts et aboutissait de toute manière dans le fleuve. Toutefois, maintenant, nous manquons d'espace libre, ce qui les oblige donc à enlever la neige puis à la transporter quelque part. Ainsi que le disait M. Doherty ce matin, de toute manière, elle finit par aboutir au fleuve.

Le sénateur Mercer : Combien est-ce que cela coûte aux exploitants?

M. Taddeo : Je ne suis pas en mesure de vous répondre, mais je suis sûr que M. Doherty pourra le faire, ainsi que M. Carré lorsqu'il témoignera demain.

Senator Mercer: All right. Recently, we have had a couple of disruptions in service from CN, and we have an anticipated disruption in service from CP. When we were in British Columbia, we heard that after the labour disputes and after a particularly bad winter through the mountains, which closed the lines due to rock slides, et cetera, CN did nothing to help clear the backlog.

Have you had this similar experience here when there has been a backlog, that your two railroads have not been willing to put on extra trains, make the trains longer or put on an extra shift, if need be?

Mr. Taddeo: No, we lost maybe one day in Montreal when CN had their problems. It was only a delay. As I said earlier in my testimony, from my perspective, from the port's perspective it is important, because the shippers, importers and exporters have choices; they could go to New York, Baltimore or Hampton Roads. However, in Montreal's case, CN provided the service they had to provide.

As a matter of fact, in CN's case, in our interchange yard, which you saw this morning, they were leaving some of their containers there a bit too long, and we just made a phone call. Is that not right, Mr. Bédard?

Mr. Bédard: Yes.

Mr. Taddeo: We said, "If you do not remove those containers, that is it; we will stop your service." They did not want that, they want to be competitive in Montreal, and I am sure they are doing their best to try to attract business from the other shipping lines to go on their rail link.

Senator Mercer: Senator Tkachuk asked earlier a question about section 25 of the Canada Marine Act, which prohibits federal appropriation. There is the issue, which is not directly related to our study of containerization but is related to management of ports, of the cruise industry. Is there any assistance coming to help prepare ports, such as Montreal, for the new resurgence in the cruise industry?

Mr. Taddeo: Not right now. I appreciate that you raise that issue. In Montreal, we do need a new passenger terminal. The season is very short; we are looking at 40,000 passengers. We put into place quite a system with the Port of Quebec, the St. Lawrence River gateway, the ports of Halifax, Saint John and New York, and we are working closely with the Old Port of Montreal Corporation. We have already signed a memorandum of agreement with them that we will have a joint project. It is a combination of solidifying, if not rebuilding, the infrastructure — the dock, because it has been there since 1908. In that agreement, we are saying to the Old Port of Montreal Corporation — they have access to federal money — that we are ready to use the passenger terminal; it will be a joint project; we will operate it for five months of the year and the other seven months of the year

Le sénateur Mercer : Bien. Récemment, le service du CN a été interrompu à quelques reprises, et l'on prévoit que la même chose se produira au CP. Lors de notre passage en Colombie-Britannique, on nous a dit qu'après les conflits de travail et un très rude hiver dans les montagnes, marqué par des éboulements et des fermetures de lignes, et cetera, le CN n'a rien fait pour combler les retards de service.

Avez-vous observé la même chose ici, dans le cas de travail en retard; est-ce que les deux compagnies de chemin de fer se sont abstenues de mettre des trains supplémentaires, d'allonger les trains ou d'ajouter un quart de travail le cas échéant?

M. Taddeo : Non, nous avons peut-être perdu une journée à Montréal lorsque le CN a eu ses problèmes. Il y a seulement eu un retard. Ainsi que je le disais plus tôt, de mon point de vue et du point de vue du Port, la question est importante, car les compagnies maritimes, les importateurs et les exportateurs ont le choix : ils peuvent aller à New York, à Baltimore ou à Hampton Roads. Quoi qu'il en soit, dans le cas de Montréal, le CN a fourni le service attendu de lui.

En fait, le CN a tout de même laissé certains de ses conteneurs un peu trop longtemps dans la gare de transbordement que vous avez visitée ce matin, et nous venons de le joindre au téléphone. N'est-ce pas, monsieur Bédard?

M. Bédard : Oui.

M. Taddeo : Nous lui avons dit : « Si vous n'enlevez pas ces conteneurs, ce sera fini : nous mettrons fin à votre service ». Le CN ne voulait pas cela. Il tient à demeurer compétitif à Montréal, et je suis sûr qu'il fait tout son possible pour attirer la clientèle des autres transporteurs maritimes et pour les inciter à choisir sa liaison ferroviaire.

Le sénateur Mercer : Plus tôt, le sénateur Tkachuk a posé une question au sujet de l'article 25 de la Loi maritime du Canada interdisant l'octroi de subventions fédérales. Ma question n'est pas directement liée à notre étude de la conteneurisation du fret mais plutôt à la gestion des ports et à l'industrie de la navigation de croisière. Est-ce qu'on aide les autorités portuaires d'une manière ou d'une autre à aménager des ports comme celui de Montréal afin qu'ils puissent accueillir le nombre croissant de navires de croisière?

M. Taddeo : Pas à l'heure actuelle. Je vous remercie cependant de votre question. À Montréal, nous avons effectivement besoin d'une nouvelle gare de voyageurs maritimes. La saison est très courte et nous accueillons 40 000 voyageurs. Nous avons mis sur pied tout un système, de concert avec le Port de Québec, avec la porte d'entrée du Saint-Laurent, avec les ports d'Halifax, de Saint John et de New York, et nous collaborons aussi étroitement avec la Société du Vieux-Port de Montréal. Nous avons déjà signé un protocole d'entente avec elle dans le cadre d'un projet conjoint. Ce dernier nous permettra de renforcer, sinon de reconstruire les infrastructures actuelles — le bassin qui remonte à 1908. Or, la Société du Vieux-Port de Montréal a droit aux subventions fédérales, et dans le protocole d'entente, nous affirmons être disposés à utiliser la gare de voyageurs; s'agissant d'un projet

they can use it for leasing, receptions and other things of that nature. By doing that, I believe they will be able to provide the funding.

For the Port of Montreal to invest \$20 million to \$25 million for a passenger terminal for 40,000 passengers that generate \$1 million of revenue — I know it is a contribution to the economy, city and hotels — that a substantial amount of money, and the payback is very long term. Therefore, that is why we are working closely with the Old Port. Hopefully, the joint venture project that we have in mind will allow us to have access to some of those funds through the Old Port.

Senator Mercer: You are being creative.

Mr. Taddeo: Thank you.

Senator Merchant: You are very enthusiastic, and that is a great asset to the port. While the port is obviously a great success story, one problem that does seem to be on the horizon is that of encroachment. Given condo development, the expansion of Notre Dame Street, the potential raising of the Bonaventure viaduct and the transfer of federal land from the port authority to the Canada Lands Company Limited, it seems clear that the Port will have less land for expansion in the future and even more sensitive neighbours with which to deal.

Which of these projects poses the greatest threat to the anticipated growth in containerized freight traffic at the Port of Montreal?

Mr. Taddeo: Notre Dame Street is a priority. We need to have that, because the number of trucks keeps increasing. Even though the trucks using the Port of Montreal only represent 17 per cent of the trucks that need to use Notre Dame Street, it is a very serious issue. The second issue is Highway 30.

As far as the inner harbour is concerned, I believe people in Montreal, the boards of trade and the City of Montreal have understood that the domestic traffic to Newfoundland and the 90,000 containers that come in are all handled by truck, 45,000 in and 45,000 out. They are right at the access of the Bonaventure Autoroute, and we have served them caution. We have been working with them; we told them we understand that they want to create an urban boulevard and embellish arrival into Montreal but to do it with the understanding that there could be a negative impact on the truck traffic into Bickerdyke Basin, because those people have a 20 year lease there. That is a concern.

Bridge Street will create a problem for CN, and they are aware of that; we made them aware of it. As far as Notre Dame Street, we have told them we are collaborating with them, but they must not to encroach on port activity. They have been told, and they have been collaborating with us.

conjoint, nous l'exploiterons cinq mois par année et les sept mois restants, c'est la Société qui le fera et qui pourra la louer à des fins de réceptions et autres. Je crois que ce genre de projet permettra qu'on nous accorde du soutien financier.

L'investissement par le Port de Montréal de 20 à 25 millions de dollars dans la construction d'une gare desservant 40 000 voyageurs qui rapporteront 1 million de dollars en recettes touristiques constituera un apport considérable à l'économie, à la ville et à l'hôtellerie — beaucoup d'argent et à long terme. C'est pour cela que nous collaborons aussi étroitement avec le Vieux-Port. Nous espérons que ce projet conjoint nous rendra admissibles aux subventions par le truchement du Vieux-Port.

Le sénateur Mercer : Vous êtes ingénieux.

M. Taddeo : Je vous remercie.

Le sénateur Merchant : Vous êtes très enthousiastes, et c'est un atout important pour votre organisme. Le port est manifestement un grand succès, mais il semble quand même y avoir un problème à l'horizon, celui de l'empiètement. Étant donné le nombre croissant de tours d'habitation en copropriété, l'agrandissement de la rue Notre-Dame, la possibilité qu'on surélève le viaduc Bonaventure et la cession de terres domaniales naguère administrées par les autorités portuaires à la Société immobilière du Canada Limitée, le port aura indiscutablement moins de terrains sur lesquels prendre de l'expansion et il devra aussi faire affaires avec des voisins encore plus susceptibles.

Lesquels de ces projets risquent le plus de compromettre la croissance prévue du trafic de conteneurs dans le Port de Montréal?

M. Taddeo : La rue Notre-Dame est une priorité parce que le nombre de camions qui y circulent augmente sans cesse. Bien que les camions utilisant le Port de Montréal ne représentent que 17 p. 100 de ceux qui empruntent la rue Notre-Dame, la question demeure tout à fait primordiale. En second lieu vient la question de l'autoroute 30.

Pour ce qui est de l'arrière-port, à mon avis, la population de Montréal, les chambres de commerce et la ville de Montréal ont compris que le trafic interne avec Terre-Neuve et les 90 000 conteneurs qui arrivent ici sont tous transbordés sur 45 000 camions, qui entrent et qui sortent. Ils se trouvent à l'embranchement même de l'autoroute Bonaventure, et nous avons mis les autorités en garde à ce sujet. Nous avons collaboré avec elles, nous leur avons dit comprendre leur projet de création d'un boulevard et d'embellissement des abords de la ville, mais aussi que cela pourrait avoir des conséquences pour la circulation des camions vers le bassin Bickerdyke, parce que les gens qui y sont ont signé un bail de 20 ans. C'est donc une préoccupation.

La rue Bridge va créer un problème pour le CN, et ils en sont conscients; nous le leur avons signalé. En ce qui concerne la rue Notre-Dame, nous leur avons dit que nous collaborons avec eux, mais qu'ils ne doivent pas empiéter sur l'activité portuaire. Ils sont au courant de la situation et ont collaboré avec nous.

We back onto Notre Dame Street, you are absolutely right. Our big concern is that the local people, business community and political community will continue to realize the importance, and understand that, yes, we will live with them, but they have to learn to live with us. It comes all back to the interrelationship between the railways, truckers and shipping lines.

It is very nice to believe that we will expand off the island one day, 20, 30 years down the road, but there is very little space on the Island of Montreal, and to continue to stay there with the commitment that the shipping lines have with CP Rail especially, monies will have to be spent to fill basins.

It brings us back to the environmental question that you asked about the time and the delays to fill basins to be able to have the space to handle the traffic that we want.

Therefore, it is a combination of all those factors. The priority is Notre Dame Street; the second priority is Highway 30. In addition, I know there is a big issue about the bridge in the east end — Highway 25 — and that is very controversial. However, as a businessman, as a Montreal citizen, we cannot have everything; and we are headed in the direction where that bridge will be built, and has to be built. There should be consideration of another bridge, but that is down the road. There is already major congestion on Champlain and Victoria bridges and studies have been done in our region that have said we need more bridges. However, that is for the citizens to decide with the politicians and people that they put into power to manage this city, this island.

However, the Port of Montreal is there; we are appreciated. Sometimes we are in the way, but, as I said in my presentation at the annual press conference, we know we have to cohabitate. We do not want all the space, but we have certain space, and we have a mandate — the government, the people of Montreal. We want to make sure that that mandate continues to be respected.

People would like, perhaps, to not see the railway go through the Old Port for CN; but if we tamper with that, we are looking at \$155 million to \$160 million of extra costs for the citizens to allow CN to bypass, which would make them even less competitive out of Montreal, because now we are talking about an eight, to 10, to 12 hour additional delay to go around the island.

These are issues that we are working on with all parties involved and making sure that they continue to understand the importance that their role plays, but also they realize that we do what we have to do. I was pleased to see, for example, that Henri-Paul Rousseau, who is highly respected in Montreal, at the luncheon. It was the first time I have heard a businessman of that stature come out with that

Nous donnons par derrière sur la rue Notre-Dame, vous avez tout à fait raison. Notre principale préoccupation, c'est que les gens du quartier, des milieux d'affaires et des milieux politiques continuent de se rendre compte de l'importance du projet et comprennent qu'effectivement nous vivrons avec eux et qu'ils doivent eux aussi apprendre à vivre avec nous. Tout cela revient aux liens qui doivent être établis entre les services ferroviaires, les services de camionnage et les lignes de navigation.

C'est très bien de croire que nous étendrons nos activités à l'extérieur de l'île un jour, d'ici 20 ou 30 ans, mais il y a très peu de place sur l'Île de Montréal, et pour continuer à maintenir une présence ici compte tenu de l'engagement que les lignes de navigation ont pris avec le CP, il faudra prévoir des fonds pour remplir les bassins.

Cela nous ramène à la question environnementale que vous avez posée à propos du temps qu'il faudra pour remplir les bassins de manière à pouvoir accueillir le trafic maritime que nous souhaitons.

Par conséquent, il s'agit d'un ensemble de facteurs. La priorité, c'est la rue Notre-Dame; après, c'est l'autoroute 30. De plus, je sais qu'il y a un grave problème concernant le pont dans l'Est — l'autoroute 25 — et qu'il s'agit d'une question très controversée. Cependant, en tant qu'homme d'affaires, en tant que citoyen de Montréal, il est impossible d'avoir tout ce que l'on veut; et tout semble indiquer que ce pont sera construit et il faut qu'il soit construit. Il faudrait envisager de construire un autre pont, mais cela est pour plus tard. Les ponts Champlain et Victoria sont déjà très congestionnés et selon des études qui ont été faites dans notre région, il nous faut plus de ponts. Cependant, c'est aux citoyens d'en décider avec les politiciens et ceux qu'ils ont élus pour administrer cette ville, cette île.

Cependant, le Port de Montréal est là; on reconnaît les services que nous offrons. Parfois on nous trouve gênants, mais comme je l'ai dit dans l'exposé que j'ai donné lors de la conférence de presse annuelle, nous savons que nous devons cohabiter. Nous ne voulons pas occuper tout l'espace, mais nous avons un mandat qui nous a été donné par le gouvernement, la population de Montréal. Nous tenons à nous assurer que ce mandat continue d'être respecté.

Certains préféreraient peut-être que le chemin de fer ne traverse pas le Vieux-Port en ce qui concerne le CN; mais si nous y apportons des changements, cela représentera 155 à 160 millions de dollars supplémentaires que devront assumer les citoyens pour permettre au CN de contourner le Vieux-Port, ce qui le rendra encore moins concurrentiel à partir de Montréal, parce que cela représentera alors un retard d'environ huit à dix ou douze heures de plus pour contourner l'île.

Ce sont des questions auxquelles nous travaillons avec toutes les parties intéressées pour nous assurer qu'elles continuent de comprendre l'importance de leur rôle, mais aussi qu'elles se rendent compte que nous faisons ce que nous devons faire. J'ai été heureux de constater, par exemple, la présence au déjeuner de Henri-Paul Rousseau, qui est extrêmement respecté à Montréal.

comment — and there was no prodding on my part, believe me. As a matter of fact, Ms. Poulin was at that luncheon, and to get that extract of his, we had to pull teeth.

The proof is in the pudding: Morgan Stanley invested in our terminal; the Japanese invested in the Termont Terminal, the Logistic family; Mediterranean Shipping Company, MSC, the second biggest shipping company in the world, have invested. When they came to have a look they said, “Oh, boy, this is a major gateway. We are will invest in this gateway; we believe in its future.” We cannot have better than Morgan Stanley; that created the new terminal and bought it out of Touristik Union International, TUI, and Hapag-Lloyd.

When I was in Houston last week, Drewry Shipping Consultants were there. They did a study of the terminals that are being bought by the pension funds, and our terminal in Montreal came out first as far as the earnings before interest, taxes, depreciation and amortization, EBITDA, with a 22.4 earnings ratio. The people from Morgan Stanley have personally told me, “We are interested in some of your other infrastructures, maybe even on the bulk. We are looking at it, because we know it is there; we know it is important; and we know there is growth. Canada will continue to grow and play a major role in world economies.”

Senator Merchant: Do you see a role for the federal government to play in order to mitigate the impact?

Mr. Taddeo: Very much so, and I was very pleased that in the discussions we had with Mr. Cannon’s people, and Mr. Fortier’s people, on the issue, for example, of the inner harbour — le Nouveau Havre de Montréal — Montreal’s New Harbourfront, that after they came, looked and analyzed, they saw what we were doing and said that some of these lands are not really used for port or maritime purposes, so they want to transfer that to people that are specialists in land management. We said that would be fine, but when it comes Bickerdyke Basin, the railway and the passenger terminal, that is a maritime activity, and, therefore, in their mandate, their mission; it is important for Montreal, notwithstanding the wishes of some people in Montreal who thought that those lands should be transferred for habitation or commercialization. They said “No, that has to stay as port activity.” Port activity, the way Montreal is built, is spread out, and it cannot be concentrated in one area like it can in some ports in the world.

C’est la première fois que j’ai entendu un homme d’affaires de cette envergure faire ce genre de commentaires — et cela, sans que je l’y incite, croyez-moi. En fait, Mme Poulin était présente à ce déjeuner, et nous avons dû faire des pieds et des mains pour obtenir l’extrait en question.

C’est au fruit qu’on juge l’arbre : Morgan Stanley a investi dans notre terminal; les Japonais ont investi dans le terminal Termont, la famille Logistic, Mediterranean Shipping Company, MSC, la deuxième compagnie de navigation au monde a investi dans notre terminal. Lorsque ses représentants sont venus y jeter un coup d’œil, ils se sont rendu compte qu’il s’agissait d’une porte d’entrée importante et ont dit qu’ils investiraient dans cette porte d’entrée parce qu’ils croyaient dans son avenir. Nous ne pouvons pas demander mieux que la Banque Morgan Stanley; c’est elle qui a permis la création du nouveau terminal et qui l’a acheté de Touristik Union International, TUI, et Hapag-Lloyd.

Lorsque j’étais à Houston la semaine dernière, Drewry Shipping Consultants était présent. Ce groupe a fait une étude des terminaux qui sont achetés par les fonds de pension, et notre terminal à Montréal s’est classé au premier rang quant aux gains avant intérêt, aux taxes, à l’amortissement pour dépréciation et à l’amortissement financier, à l’excédent brut d’exploration, avec un ratio des gains de 22,4. Les représentants de Morgan Stanley m’ont dit personnellement; « Certaines de vos autres infrastructures nous intéressent, peut-être même celles concernant le vrac. Nous sommes en train d’examiner la question parce que nous savons que ces infrastructures existent; nous savons qu’elles sont importantes; et nous savons qu’elles connaîtront une croissance. Le Canada continuera de croître et de jouer un rôle important dans l’économie mondiale. »

Le sénateur Merchant : Considérez-vous que le gouvernement fédéral a un rôle à jouer pour atténuer les répercussions?

M. Taddeo : Tout à fait, et j’ai été très heureux de constater que dans le cadre de discussions que nous avons eues avec les représentants de M. Cannon et de M. Fortier, sur la question, par exemple du port intérieur — le Nouveau Havre de Montréal, qu’après avoir examiné et analysé la situation, ils ont vu ce que nous faisons et ont indiqué que certaines des terres en question n’étaient pas vraiment utilisées à des fins portuaires ou maritimes et que par conséquent ils voulaient transférer cette responsabilité à des spécialistes en aménagement des terres. Nous avons indiqué n’y voir aucune objection mais lorsqu’il s’agit du bassin Bickerdyke, du chemin de fer et du terminal passagers, il s’agit d’une activité maritime qui relève par conséquent de leur mandat; c’est important pour Montréal, indépendamment des souhaits de certaines personnes à Montréal qui considéraient que ces terres devraient être transférées à des fins d’habitation ou de commercialisation. Ils ont répondu : « Non, cela doit demeurer une activité portuaire. » De la façon que la ville de Montréal est construite, l’activité portuaire est étendue et ne peut pas être concentrée dans une seule zone comme c’est le cas pour certains ports ailleurs dans le monde.

Therefore, the federal government fully understands our role, and very appreciatively. If I may, we were lauded as an administration by Mr. Cannon when he made his speech, which was very nice; he was sincere.

[*Translation*]

Senator Dawson: Perhaps we will take the opportunity to ask Mr. Cannon to help you out with cruise ships, particularly in Eastern Canada. We do not want to have a weak link in the cruise industry, i.e., to have excellent facilities in Quebec City and not so great facilities in Montreal. It is completely beyond our terms of reference, but I think you can count our cooperation.

Mr. Taddeo: Thank you very much.

Senator Dawson: You are supportive of the City of Montreal, with its infrastructure projects, and of the Governments of Quebec and Canada, with Highway 30. You want tax changes for railway companies. I find you generous toward others, but in your case, it seems clear to me that we have to modernize or simplify the way the Government of Canada helps you out. In the upcoming weeks or months, we are going to have to make recommendations on how Canadian ports can be competitive, because you do not compete with Halifax or Vancouver, you ultimately compete with the world. If we do not give you the tools to modernize as a port, given your limitations, you are going to have problems.

Here is my question: you mentioned with your figures that your traffic would double in the next ten years. You only have a little bit of land available for this development, and even if you do it in cooperation with the Department of Transport by transferring land to them, how can you reach that level of growth with so little land available?

My second question is much more technical and more straightforward. You said it now takes 33 hours to get to Chicago, and you hope to bring that down to 24 hours. When you say you are going to try to do that, is that in cooperation with the railway companies?

Mr. Taddeo: Yes, and with the shipowners.

Senator Dawson: And without getting too technical, how are you going to manage that?

Mr. Taddeo: It is quite a complex process. We are talking about arrival and departure times for ships. If there is a container in Chicago, and the exporter wants to send the goods, that means accelerating the process, improving it and using technology more. And reducing waiting times and transfer times. All of that has been done over the years.

Senator Dawson: Okay.

Par conséquent, le gouvernement fédéral comprend pleinement notre rôle et l'apprécie beaucoup. Si vous me le permettez, M. Cannon a félicité notre administration lorsqu'il a prononcé son discours, ce qui était très aimable; il était sincère.

[*Français*]

Le sénateur Dawson : On va peut-être en profiter pour demander à M. Cannon de vous venir en aide pour le dossier des croisières et particulièrement au sujet de l'Est canadien. On ne peut pas avoir un maillon faible dans l'industrie des croisières, soit d'avoir un excellent accueil à Québec et un accueil moins bon à Montréal. Ce n'est pas tout à fait dans notre mandat, mais je pense que vous pouvez compter sur notre collaboration.

M. Taddeo : Merci beaucoup.

Le sénateur Dawson : Vous êtes là pour soutenir la Ville de Montréal dans ses projets d'infrastructures, le gouvernement du Québec et du Canada dans l'autoroute 30. Vous êtes là pour qu'on change les programmes de taxation pour les compagnies de chemin de fer. Je vous trouve généreux pour les autres, mais dans votre cas, il me semble évident qu'on doit moderniser ou simplifier la façon dont le gouvernement canadien peut vous venir en aide. Nous aurons, dans les prochaines semaines ou les prochains mois, à formuler des recommandations sur la façon dont les ports canadiens peuvent être compétitifs, parce que vous n'êtes pas en compétition avec Halifax ou Vancouver, au fond, mais bien avec le monde. Si on ne vous donne pas les outils pour vous moderniser comme port, avec les contraintes que vous avez, vous allez avoir des difficultés.

Voici ma question : vous parlez dans vos chiffres de doubler votre trafic dans les dix prochaines années. Vous n'avez que des petits terrains disponibles pour faire ce développement et même si vous le faites avec la collaboration du ministère des Transports en leur cédant des terrains, comment pouvez-vous atteindre une croissance d'un tel niveau avec si peu de terrains disponibles?

Ma deuxième question est beaucoup plus technique et plus simple. Vous parlez de Chicago qui est maintenant fait en 33 heures et que vous espérez réduire à 24 heures. Quand vous dites que vous allez tenter de le faire, est-ce en collaboration avec les compagnies de chemin de fer?

M. Taddeo : Effectivement, et les armateurs.

Le sénateur Dawson : Et sans tomber dans la technique, de quelle façon pourrez-vous y arriver?

M. Taddeo : C'est un processus qui est assez complexe. On parle de temps d'arrivée et de temps de départ des navires. S'il y a un conteneur à Chicago, et que l'exportateur veut envoyer de la marchandise, cela veut dire accélérer le processus, l'améliorer et utiliser la technologie davantage. Et réduire les temps d'attente et les temps de transfert. C'est tout ça qui a été fait au fil des ans.

Le sénateur Dawson : D'accord.

Mr. Taddeo: In the beginning, in 1986-1987, our system took 72 hours. Today, we have brought that down to 33 hours by trimming off an hour here and an hour there. Things like that. Twenty-four hours may be a bit of a dream, but why not go for it?!

To answer your question about the amount of land we have and the level of growth, we are talking about the *modus operandi* and the information we currently have. I will give you an example that is not unfamiliar to terminal operators about the amount of time spent by empty containers at our terminals; we did a full analysis and review, and according to the terminal operator, an empty container stays at the terminal for eight days. The *modus operandi* of the terminal is not our concern per se, it is their responsibility. They too are there to generate revenue and do business. But we tell them: look, you are here, you have long-term contracts with us and you have tonnage guarantees. You have to face the fact that something has to be done with the empty containers. And then they say: "Yeah, but we want them close to our terminals. Do you have room?" They will be stored for just two days at our terminals. That will make room, increase the flow.

As for export containers, Kevin spoke to us today about import containers, there too, the waiting times on our wharves are significant. Maybe they will stay in Montreal's remote marshalling yards and arrive just in time. They will not have to be brought by train, unloaded, put on the ground and then transferred. Perhaps they will go straight from train to ship, as is done for export. Things like that.

Operators will be asked to buy or install portal cranes. They are already aware of this, but they are going to be asked to install more equipment for even faster turnover. We will invest in the railway network by adding another 25,000 feet. Before, trains waited in our interchange yard. But we told the railway companies they could no longer wait. We have no choice, we are in very cramped quarters. That is the bottleneck. Between the ships arriving, trucks coming to the port, containers having to wait, it is a whole process. And with technology, we are proud to report that it is running smoothly.

But beyond 2015 and 2020, on the Island of Montreal, there will be other choices to be made. It depends on the partnership between the railway companies and the shipowner, the companies that bring the ships. It depends on them a lot. CP is just on the Island of Montreal, they have no access to the south shore. They could have access on the CN line, but that would be too expensive and would make it uncompetitive. So those are methods we are going to use initially to double traffic. And we are confident that we will reach our goal.

Back when we had 630,000 containers on the Island of Montreal, we were told: That is it, you cannot take anymore. We are up to 1.3 million and we are still in business. So we are going to continue to move forward with the involvement of our people and the cooperation of the dock workers, inspectors, pilots

M. Taddeo : Au début, en 1986-1987 notre système prenait 72 heures. Aujourd'hui, nous avons réduit le temps à 33 heures en grugeant des heures ici et là. Ce sont des choses semblables. Vingt quatre-heures c'est peut-être utopique, mais pourquoi pas le viser, hein!

Pour répondre à votre question sur la grandeur de nos terrains et le niveau de croissance, on parle du *modus operandi* et des informations que nous avons présentement. Je vais vous donner un exemple, qui n'est pas étranger aux opérateurs des terminaux, sur le temps passé par les conteneurs vides sur nos terminaux; on a fait toute l'analyse et l'examen, et d'après l'opérateur du terminal, un conteneur vide reste sur le terminal huit jours. Le *modus operandi* du terminal ne nous regarde pas en soi, c'est leur responsabilité. Ils sont là, eux aussi, pour générer des revenus et faire des affaires. Mais on leur dit : écoutez, vous êtes là, vous avez des contrats à long terme avec nous et vous avez des garanties de tonnage. Il faut donc se rendre à l'évidence qu'il faut faire quelque chose avec les conteneurs vides. Ils vont nous répondre : « Oui, mais on veut qu'ils soient proches de nos terminaux. Avez-vous de la place? » On va les entreposer seulement deux jours sur nos terminaux. Cela va créer de l'espace, ça va faire plus de roulement.

En ce qui a trait aux conteneurs à l'exportation, Kevin nous a parlé aujourd'hui des conteneurs en importation, là aussi, les temps d'attente sur nos quais sont importants. Peut-être vont-ils rester dans les cours de triage lointaines de Montréal et vont arriver juste à temps. On n'aura pas à les amener par train, les décharger, les mettre sur le terre-plein et ensuite les transférer. Ils vont peut-être aller directement du train au navire, comme on fait pour l'export. Ce sont des choses semblables.

On va demander aux opérateurs d'acheter ou d'installer des grues-portiques. Ils sont déjà au courant, mais on va leur demander de mettre plus d'équipements pour faire un roulement encore plus rapide. Nous investirons dans le réseau ferroviaire en ajoutant 25 000 pieds de plus. Dans notre cour d'interchange, avant ça les trains y attendaient. Mais, on a dit aux compagnies de chemins de fer qu'ils ne peuvent plus attendre. On n'a pas le choix, on est vraiment tassés. Donc, l'étau est là. Entre le navire qui arrive, les camions qui viennent au port, les conteneurs qui doivent attendre, c'est tout un processus. Et avec la technologie, on est fiers de rapporter que ça fonctionne bien.

Mais au-delà de 2015 et 2020, sur l'île de Montréal, il y aura d'autres choix à faire. Cela dépend du partenariat entre les chemins de fer et l'armateur, les compagnies qui amènent les navires. Cela dépend beaucoup d'eux. Le CP est seulement sur l'Île de Montréal, ils n'ont pas accès à la rive-sud. Ils pourraient avoir un accès sur le chemin de fer du CN, mais cela coûterait trop cher et le rendrait non concurrentiel. Donc, ce sont des méthodes qu'on va utiliser, dans un premier temps, pour doubler. Et nous sommes persuadés que nous allons atteindre notre objectif.

À l'époque où l'on avait 630 000 conteneurs sur l'île de Montréal, on nous disait : C'est assez, vous allez étouffer. On est rendus à 1,3 million et on est encore en vie. On va donc continuer à progresser avec l'implication des gens chez nous et la collaboration des débardeurs, des vérificateurs, des pilotes et de

and the Coast Guard. Full cooperation is needed. When we talk about partnership, we have a real one here, not to say that the other ports do not have one. We have to have one. We meet twice a year, minimum, and discuss. Just last Friday, in fact, the Competitiveness Committee met. Next week, there is an Access Committee meeting.

The various stakeholders know what is going on and what the impact on the port of inaction will be. Whether we are talking about bigger ships or the environment, it is very important for us to have an agreement as quickly as possible with Coast Guard. That agreement is important to determine possible risks. Because, at any time, someone could disagree and block the process. That is inappropriate. There are ways of doing things. If, say, two ships are coming at the same time, well, one could maybe wait and the other proceed. These are all things that can be done.

The same thing goes for water levels. Twenty years ago, there was no way of predicting water levels; today, with the Internet, that can be done.

The question is quite appropriate. Because it truly is a challenge for my successors. Full cooperation from dock workers, shipowners, railway companies, truckers and longshoremen is crucial. If not all of these people are involved, you have a serious problem.

[English]

Senator Tkachuk: Sir, you have let it be known that you are retiring. People are obviously looking for your replacement. I feel it will be difficult. I thought I would ask you, since you are retiring, what you see in the future for Canadian ports. If you were setting policy for Canada, what would your priorities be, and what would you like to see take place?

Mr. Taddeo: Thank you very much for your comments with regard to my career and my retirement. I would streamline the port system, reduce regulations, really commercialize the people running the ports and have an overview. A classic example is the system you have right now in Vancouver, where there are three ports that all play specific roles and all have their local boards, local CEOs. There is now talk of having one structure, and that should be the case. It took so long in Vancouver — why, I do not know; but they all have a role to perform.

Senator Tkachuk: Everything takes long in Vancouver.

Mr. Taddeo: In the rest of Canada, it is discussions; for example, now we talk about the Atlantica Project. I am sure you read about Al Soppit of Saint John, New Brunswick saying that it is all very nice that Halifax is getting such attention. However, what about Saint John, New Brunswick as a gateway? He has a point. It is the same in our corridor, St. Lawrence-Atlantic.

la Garde côtière. Une collaboration totale est nécessaire. Quand on parle de partenariat, nous en avons un, sans vouloir dire que les autres ports n'en ont pas, mais nous devons en avoir un. On se réunit deux fois par année, minimum, et on discute. Il y a eu, justement, vendredi passé, la réunion du Comité de compétitivité. La semaine prochaine, il y aura celle du Comité d'accès.

Les différents intervenants sont au courant de ce qui arrive et de ce que sera l'impact pour le port si on ne fait pas telle ou telle chose. Que l'on parle des navires plus larges ou encore de l'environnement, c'est très important que nous recevions l'accord le plus vite possible de la Garde côtière. Cet accord est important pour connaître les risques possibles. Parce que, quelqu'un, à un moment donné, pourrait ne pas être d'accord et bloquer le processus. Ce n'est pas la façon. Il y a des moyens de le faire. On peut dire qu'on sait qu'il y a deux bateaux qui s'en viennent, il y en a un qui peut attendre et puis l'autre va passer. Ce sont toutes des choses qu'on peut réaliser.

Au sujet du niveau d'eau, c'est la même chose. Il y a 20 ans, on ne pouvait pas faire des prévisions sur le niveau d'eau, aujourd'hui, avec Internet, c'est possible.

La question est très appropriée. Parce que c'est vraiment un défi pour mes successeurs. La collaboration totale de l'arrimeur, de l'armateur, du chemin de fer et du camionneur, des débardeurs, est primordiale. Si tous ces gens ne participent pas, on a un sérieux problème.

[Traduction]

Le sénateur Tkachuk : Monsieur, vous avez indiqué que vous êtes sur le point de prendre votre retraite. De toute évidence il va falloir vous remplacer. Je pense que cela sera difficile. Je voulais vous demander, comme vous êtes sur le point de prendre votre retraite, comment vous envisagez l'avenir des ports canadiens. Si vous deviez établir une politique pour le Canada, quelles seraient vos priorités, et quelles sont les mesures que vous aimeriez que l'on prenne?

M. Taddeo : Je tiens à vous remercier pour vos commentaires concernant ma carrière et ma retraite. Je rationaliserais le système portuaire, je réduirais la réglementation, je commercialiserais l'administration des ports et j'en établirais les grandes lignes. Un exemple classique, c'est le système qui existe à l'heure actuelle à Vancouver où il y a trois ports qui jouent tous un rôle particulier et qui ont tous leur conseil d'administration local, leur PDG local. On parle maintenant d'avoir une structure, comme cela devrait. À Vancouver, cela a pris beaucoup de temps — pourquoi, je l'ignore; mais ils ont tous un rôle à jouer.

Le sénateur Tkachuk : Tout prend du temps à Vancouver.

M. Taddeo : Dans le reste du Canada, on est en train de tenir des discussions; par exemple, nous parlons maintenant du projet Atlantica. Je suis sûr que vous avez eu connaissance des commentaires de Al Soppit, de Saint John, au Nouveau-Brunswick, qui dit que c'est très bien que l'on accorde autant d'attention à Halifax mais pourquoi ne pas envisager Saint John au Nouveau-Brunswick comme porte d'entrée? Il a raison. Il en est de même de notre corridor Saint-Laurent-Atlantique.

I would like to see, and would strongly encourage, a study. Everybody wants to be important, and economies are important. However, there are certain myths that are out there that will not fly. The government should have somebody there to say, "Speak to the shipping lines, to the people making the investments; ask them what their gateways are and why they are using those gateways." Do they believe, for example, that we can bring in a big ship with traffic from India, and then put it on a small ship and go, with all due respect, from Halifax to Montreal to Toronto, and then in the winter, rail it? It just will not fly. It has been tried, and it did not work. People will say, "Well, we hope it will happen now." However, it will not happen. The shipping lines themselves, they do not wait for government; they look at those options, because they are looking for fast, efficient, effective ways.

We do compete with Halifax. We do not like to admit it in Canada, but we do compete with Halifax. The shipping lines on the North Atlantic have moved some of their business to the Port of Montreal to reach the markets faster and cheaper. It is not out of disrespect for Halifax that I say that, rather it is a reality. They have moved traffic out of the Port of New York; that is why we see growth, and we see increased market share — MSC, Hapag-Lloyd. That is why we continue to invest. We went to see those people, and we said, "You say you are committed to Montreal; you say you want better incentives out of Montreal, and you want better productivity. We are ready to give it to you. What will you give us in return?" They gave it to us.

With Mr. Masson's predecessor, in the fall of 2005, I went to see MSC, and they told us that they wanted to penetrate more into the Midwest U.S. with the railway, but that our incentive plan should be embellished. I said that we would embellish it provided they generate that much more tonnage. They exceeded the tonnage that they said they would bring through Montreal by 50 per cent, and they did it at the expense of the Port of New York. It is faster to reach the Midwest U.S. out of Montreal than it is out of New York, because they do not have good rail systems.

I sent Mr. Fratianni a note congratulating him, last August, on maintaining his commitment and noticing that the traffic had more than doubled from what he said it would. He answered right back and said, "Fine, now give me more embellishment on your incentives."

That is what I would like to see. I would see where, in all of Canada, we would deregulate and have more appreciation for what is happening; and more understanding, and less concern. Regulations have to be there, but given the Canada Marine Act and the tools to the people running the ports, the responsibility is there; but there is still an overview. Again, maybe it is a picayune example, but we have a Canada Marine Act with a board of

J'aimerais et en fait j'encouragerais vivement que l'on fasse une étude. Tout le monde veut être important, et les économies sont importantes. Cependant, il existe certains mythes qu'il faut dissiper. Il faudrait que le gouvernement confie à quelqu'un la tâche de parler aux lignes de navigation, aux investisseurs et de leur demander quelles sont leurs portes d'entrée et la raison pour laquelle ils utilisent ces portes d'entrée. Croient-ils, par exemple, qu'ils peuvent amener un gros navire qui transporte des conteneurs de l'Inde que l'on peut alors transférer sur un petit navire et aller, sauf votre respect, de Halifax à Montréal à Toronto et ensuite en hiver transporter ces conteneurs par chemin de fer? Cela ne marchera tout simplement pas. On a essayé de le faire et cela n'a pas marché. Certains diront : « Eh bien, nous espérons que cela se fera aujourd'hui ». Mais cela ne se fera pas. Les lignes de navigation mêmes n'attendent pas que le gouvernement agisse; elles examinent ces options parce qu'elles cherchent des solutions rapides et efficaces.

Nous exerçons effectivement une concurrence avec Halifax. Nous n'aimons pas l'avouer au Canada, mais nous faisons concurrence à Halifax. Les lignes de navigation de l'Atlantique Nord ont transféré certaines de leurs activités au Port de Montréal pour avoir accès aux marchés plus rapidement et à meilleur prix. Si je l'ai dit, ce n'est pas par manque de respect envers Halifax mais parce qu'il s'agit d'une réalité. Elles ont retiré leur trafic du Port de New York; c'est la raison pour laquelle nous constatons une croissance et une part accrue du marché — MSC, Hapag-Lloyd. C'est la raison pour laquelle nous continuons d'investir. Nous sommes donc allés les voir et nous leur avons dit : « Vous dites avoir pris un engagement envers Montréal; vous dites vouloir de meilleurs incitatifs de la part de Montréal et une meilleure productivité. Nous sommes prêts à le faire. Que nous donnerez-vous en retour? » Ils nous ont donné ce que nous voulions.

En compagnie du prédécesseur de M. Masson, à l'automne de 2005, je suis allé voir MSC, et ils nous ont dit qu'ils voulaient utiliser le chemin de fer pour pénétrer plus profondément dans le Midwest américain, mais que nous devons améliorer notre plan d'incitatifs. Je leur ai dit que nous l'améliorerions à condition qu'ils nous offrent un tonnage beaucoup plus important. Ils ont dépassé de 50 p. 100 le tonnage qui, selon ce qu'ils avaient dit, transiterait par Montréal et ils l'ont fait aux dépens du Port de New York. Il est plus rapide d'aller au Midwest américain à partir de Montréal qu'à partir de New York, parce que leur réseau ferroviaire n'est pas efficace.

En août dernier, j'ai envoyé une note à M. Fratianni pour le féliciter d'avoir tenu son engagement et je lui ai fait remarquer que le trafic avait plus que doublé par rapport à ce qu'il avait dit. Il a répondu : « Très bien, maintenant bonifiez davantage les incitatifs que vous m'offrez ».

C'est ainsi que j'envisage les choses. J'aimerais que dans l'ensemble du Canada, nous procédions à une déréglementation et que nous reconnaissions davantage ce qui se passe; et que nous comprenions mieux et nous inquiétions moins. Il faut qu'il existe des règlements, mais compte tenu de la Loi maritime du Canada et des outils dont disposent les administrateurs des ports, la responsabilité existe déjà; mais il faut quand même continuer à

directors, auditors, me, corporate governance rules and all that, but we have to send reports to Ottawa, to somebody in Transport Canada, stating that our financial statements were audited. These people come and check to see that our minutes are properly kept.

Therefore, I think to myself, as a normal human being, what the hell are these people doing? I am here, and I have a board of directors made up of intelligent, responsible business people; I have auditors that say these statements are okay. However, the act says that I must say at the annual meeting that the financial statements have been audited by the auditors, because somebody, somewhere, maybe was insecure and said, "You have to say it." Somebody, somewhere, was insecure, and they sent people — you have people in Montreal, in Quebec, and you have them in B.C. also — to attend meetings to make sure that we are respecting the act. Why are they doing this? We do not need that. That is where streamlining comes in, and in doing that, cost are reduced and ports are helped in moving forward.

They should look at the whole structure and the reality. The seaway is important. We talk about the business corridor, and I am honoured it is important. However, it is important mainly for bulk.

I am still asked questions. People say that there are studies being done and that they will send container ships through the seaway. I tell them, no, they cannot send them through the seaway because it is closed three months of the year, not deep enough, not wide enough and it is too costly. These are facts. However certain people believe it is all the fault of Montreal. It is not Montreal. This is reality, and these are facts, yet for some reason people want or seem to ignore them.

The regulations are one aspect I see, and also making sure — as they did in Vancouver — that in various parts of Canada you use your infrastructures, instead of allowing them to compete. Halifax has a role to play with India, for example, bigger than the role of Montreal. Montreal is already receiving some business that is going through the European ports. However, the bigger ships that can go through the Suez Canal are looking at Halifax, which is fine. Let us look at that and see how that can be beneficial to that region for the rest of Canada. Let us not put them in competition, because we do not need to be competing; we are all trying to serve a country called Canada.

Senator Tkachuk: We are trying to not only to look at the containerization phenomena but also to develop recommendations. What other people in this country, or people

exercer une surveillance. C'est peut-être un exemple insignifiant, mais nous avons une Loi maritime du Canada, des conseils d'administration, des vérificateurs, des gens comme moi, des règles régissant la gouvernance d'entreprises, et cetera, mais nous devons envoyer des rapports à Ottawa, à un fonctionnaire de Transports Canada, pour indiquer que nos états financiers ont été vérifiés. Cette personne vient vérifier que nous tenons correctement nos procès-verbaux.

En tant qu'être humain normal, je suis par conséquent appelé à me demander à quoi servent ces gens? Je suis ici, j'ai un conseil d'administration qui se compose de gens d'affaire intelligents et responsables; j'ai des vérificateurs qui déclarent que ces relevés sont satisfaisants. Cependant, la loi prévoit que je dois déclarer lors de l'assemblée annuelle que nos relevés financiers ont été vérifiés par des vérificateurs, parce que quelqu'un quelque part n'était peut-être pas sûr et a dit : « Vous devez le déclarer ». Quelqu'un quelque part était inquiet et a envoyé certaines personnes — vous avez des personnes à Montréal, à Québec et vous en avez aussi en Colombie-Britannique — pour qu'elles assistent aux réunions afin de s'assurer que nous respectons la loi. Pourquoi agissent-ils ainsi? Cela est inutile. C'est là où intervient la rationalisation qui permet alors de réduire les coûts et d'aider les ports à aller de l'avant.

Il faudrait que l'on examine la structure dans son ensemble et la réalité. La Voie maritime est importante. Nous parlons du corridor commercial et c'est pour moi un honneur qu'on le considère important. Cependant, il sert principalement au trafic de vrac.

On me pose encore des questions. Certains disent que des études sont en train d'être faites et qu'ils enverront des porte-conteneurs qui emprunteront la Voie maritime. Je leur réponds, non, ils ne peuvent pas leur faire emprunter la Voie maritime parce qu'elle est fermée trois mois par année, qu'elle n'est pas suffisamment profonde ni suffisamment large et que cela est trop coûteux. Ce sont les faits. Cependant, certains croient que c'est la faute de Montréal. Ce n'est pas Montréal qui est responsable. Il s'agit de la réalité, et il s'agit de faits, pourtant pour une raison quelconque on ne semble pas vouloir en tenir compte.

Il y a la réglementation, notamment, en plus du fait qu'il faille s'assurer — comme on l'a fait à Vancouver — qu'on se serve de l'ensemble des infrastructures plutôt que de permettre que les différents ports se fassent concurrence. Par exemple, le port d'Halifax a un rôle plus important à jouer que Montréal pour ce qui est des échanges avec l'Inde. Montréal bénéficie déjà de chargements qui transitent par les ports européens. Par contre, les cargos plus importants qui peuvent naviguer dans le canal de Suez visent plutôt Halifax, ce qui est très bien. On devrait tenter de déterminer comment ces activités peuvent profiter à la région et au reste du Canada. Les différents ports ne devraient pas se faire concurrence les uns les autres; après tout, nous tentons de faire ce qu'il y a de mieux pour l'ensemble du pays.

Le sénateur Tkachuk : En plus de nous intéresser au phénomène du fret par conteneur, nous voulons élaborer des recommandations. Étant donné le temps qu'il nous reste pour

outside of this country, do you feel we should — in the time we have remaining in our Committee study — consult with and ask to testify, who may not have testified before us, as you have so ably done today?

Mr. Taddeo: I have seen the people that I have suggested for Montreal. I have seen the people you have interviewed in Vancouver, and I really do not feel that there is anybody else to whom you should speak. If you were to speak to an American port, they do not like the fact that Montreal, for example, is competing with them, but in the Port of New York they receive money from their citizens to build their infrastructures. They can borrow money. They can go and float bonds, as you know. As far as the people in Montreal are concerned, we have sent a list that we feel are the major players that will testify — and I hope, for example, Holger Oetjen will testify. I was told that CP and CN will be testifying in Ottawa. I am sure that Mr. Bilodeau will say what he has to say. I do not know who will be testifying for CN.

I hope Mr. Oetjen from the shipping industry in Montreal speaks. I know Kevin Doherty and Roger Carré are effective, efficient, reliable spokespeople for the terminals and for the shipping lines that they represent, and I am confident that they will say the same type of thing that you heard here this morning from Montreal. They have committed to this city, port and gateway, and they are doing their darndest to continue to make it grow.

Senator Tkachuk: That should be good, unless you can tell us the name of the person who told you that you have to haul all the snow away, rather than have it melt into the river. I would like to hear from him.

Mr. Taddeo: I will make sure that we send an email to Kevin Doherty, so he can give you the answer tomorrow.

[*Translation*]

The Chairman: Thank you very much, Mr. Taddeo, for being here today. We may have overdone it, because we went beyond the allotted time. But it was a very important question and answer period for us in preparing our report. If we do not get the chance to see you again, we would like to wish you a happy retirement. It will surely be an active retirement. Knowing you, I am sure you will not be twiddling your thumbs. We wish you all the best and good health.

Mr. Taddeo: Thank you very much, Madam Chairman, it is a pleasure to see you again and to appear before your committee for the second time.

The Chairman: We are going to take a five-minute break and then continue with the other witnesses.

(The meeting is adjourned.)

terminer notre étude, qui d'autre, au Canada ou ailleurs, devrions-nous consulter ou inviter à comparaître, comme vous l'avez si bien fait aujourd'hui?

M. Taddeo : J'ai vu que vous avez repris les personnes que j'avais suggérées pour Montréal. J'ai également pris connaissance des personnes que vous avez interviewées à Vancouver et, très franchement, je pense que vous avez fait le tour des témoins. Si vous discutiez avec des autorités portuaires américaines, elles vous diraient qu'elles sont mécontentes du fait que Montréal leur fait concurrence, par exemple, mais il faut savoir que le Port de New York reçoit de l'argent des citoyens pour ses infrastructures. Les autorités américaines peuvent également emprunter de l'argent ou émettre des obligations, comme vous le savez. Pour ce qui est de Montréal, nous avons vu une liste qui comprend, d'après nous, tous les principaux intervenants. J'espère par exemple que Holger Oetjen témoignera, par exemple. D'autre part, on m'a dit qu'il y aurait des représentants du CP et du CN qui comparaitraient à Ottawa. Je suis sûr que M. Bilodeau vous dira ce qu'il a sur le cœur. Par contre, je ne sais pas qui témoignera au nom du CN.

J'espère que M. Oetjen, du secteur du transport des marchandises, aura l'occasion de prendre la parole à Montréal. Je sais que MM. Kevin Doherty et Roger Carré sont des porte-parole efficaces et fiables des terminaux et transporteurs qu'ils représentent et je suis convaincu qu'ils répéteront ce que vous avez entendu ce matin à Montréal. Ils se sont investis dans cette ville, dans le port et la porte d'entrée, et ils font tout leur possible pour en assurer la croissance.

Le sénateur Tkachuk : Je pense que ça devrait suffire, à moins que vous ne puissiez nous donner le nom de la personne qui vous a dit qu'il vous fallait déneiger plutôt que de laisser la neige fondre et s'écouler dans le fleuve. J'aimerais bien savoir ce qu'elle a à dire.

M. Taddeo : J'enverrai un courriel à Kevin Doherty, pour qu'il puisse nous donner la réponse demain.

[*Français*]

La présidente : Merci beaucoup, monsieur Taddeo, de votre présence aujourd'hui. On a presque abusé, parce qu'on a dépassé le temps prévu. Mais c'était une période de questions/réponses très importante pour nous dans la préparation de notre rapport. Nous vous souhaitons, si nous n'avons pas l'occasion de vous revoir, une heureuse retraite. Elle sera certainement une retraite active. Tel qu'on vous connaît, je suis certaine que vous ne serez pas arrêté à rien faire. On vous souhaite la meilleure des chances et bonne santé.

M. Taddeo : Merci beaucoup, madame la présidente, c'est un plaisir de vous revoir et de témoigner devant votre comité une deuxième fois.

La présidente : Nous allons faire une pause de cinq minutes et nous reprendrons ensuite avec les autres témoins.

(La séance est suspendue.)

(The meeting resumed.)

The Chairman: We are going to continue with two new witnesses, from Robert Transport Inc., Mr. Claude Robert, President and Chief Executive Officer; and from the Association du camionnage du Québec, Ms. Sophie Tremblay, Coordinator, Technical and Operational Matters. We have made you wait for a bit, but do not worry, we will take all the time we need to hear you out and ask you the questions we need to ask. I think you have seen how interested senators are in this. Welcome to our committee. Ms. Tremblay, you have the floor.

Sophie Tremblay, Coordinator, Technical and Operational Matters, Association du camionnage du Québec: Thank you, Madam Chairman, and members of the Senate Committee, for inviting the Association du camionnage du Québec, and Robert Transport Inc., to talk to you about trucking and the interaction with ports, primarily the Port of Montreal.

I will just quickly tell you a bit about the Association du camionnage. Founded in 1951, the Association has around 700 carrier members. Our members have 5 vehicles or more, they are transportation company fleets. We have around 100 members who transport containers, either exclusively or occasionally. The members of the Association du camionnage carry out nearly 80 per cent of paid transportation in Quebec. That is quite a lot. The mandate of the Association is primarily to defend the interests of carriers in Quebec, to ensure regulatory harmonization, both interprovincially and between Canada and the U.S., and to inform our members on topics of interest or concern to them, such as taxation, regulation and infrastructure. We work to maintain the highest possible level of management skill through the provision of training according to company needs. We also provide well-priced compliance assistance tools, which are accurate and tailor-made, thanks to purchase volumes. There is also an online help service on regulations, procedures, advice on road safety compliance and other regulations that govern us. Finally, the Association du camionnage du Québec is one of seven other provincial associations, providing coast-to-coast coverage, from Newfoundland to Vancouver. These associations are grouped together under the Canadian Trucking Alliance. Mr. Robert, President of the Canadian Alliance, will talk to you about the Alliance.

Mr. Claude Robert, President and Chief Executive Officer, Robert Transport Inc., and President, Canadian Trucking Alliance: Madam Chairman, thank you for asking us to appear before the committee. I could talk to you about Robert Transport Inc., but I would rather speak in my capacity as a representative of the Canadian Trucking Alliance. My mandate, and my primary mission, is to move towards harmonization in Canada so that we can compete in today's globalized context. I will begin by addressing the lack of harmonization in the Canadian trucking

(La séance reprend.)

La présidente : Nous allons poursuivre avec de nouveaux témoins, de Robert Transport Inc., Claude Robert, qui est président et chef de la direction; et de l'Association du camionnage du Québec, Sophie Tremblay, qui est coordonnatrice des dossiers techniques et opérationnels. Nous vous avons fait attendre un peu, mais ne vous inquiétez pas, nous prendrons tout le temps dont on aura besoin pour vous entendre et vous posez les questions nécessaires. Je pense que vous avez pu voir l'intérêt des sénateurs pour le dossier. On vous souhaite la bienvenue à notre comité. Madame Tremblay la parole est à vous.

Sophie Tremblay, coordonnatrice des dossiers techniques et opérationnels à l'Association du camionnage du Québec : Je vous remercie, madame présidente, ainsi que les membres du Comité sénatorial d'avoir invité l'Association du camionnage du Québec, ainsi que Robert Transport Inc., à vous présenter le volet camionnage et l'interaction avec les ports, principalement le Port de Montréal.

Je ferai rapidement le portrait de l'Association du camionnage. Fondée en 1951, l'Association regroupe environ 700 transporteurs membres. Nos membres ont 5 véhicules et plus, ce sont des flottes d'entreprises de transport. On a une centaine de membres qui effectuent du transport de conteneurs, soit de façon exclusive ou à l'occasion. Les membres de l'Association du camionnage effectuent près de 80 p. 100 du transport contre rémunération au Québec. C'est quand même important. Le mandat de l'Association est principalement de défendre les intérêts des transporteurs du Québec; d'assurer une harmonisation au niveau réglementaire, entre les provinces et une harmonisation canado-américaine également; d'informer nos membres sur les sujets d'intérêt qui les préoccupent, soit la fiscalité, la réglementation, et les infrastructures. Nous travaillons à maintenir un niveau de compétence des gestionnaires le plus élevé possible, par une offre de formation, en lien avec les besoins des entreprises. Nous offrons également, à bon prix, des outils d'aide à la conformité, qui sont exacts et personnalisés, grâce au volume d'achat. Il y a aussi un service d'aide en ligne sur la réglementation, les procédures, des conseils relatifs à la conformité à l'égard de la sécurité routière et autres réglementations qui nous régissent. Enfin, l'Association du camionnage du Québec est une association parmi sept autres associations provinciales, qui couvrent d'un océan à l'autre, soit de Terre-Neuve à Vancouver. Ces associations sont regroupées sous l'Alliance canadienne du camionnage. M. Robert, président de l'Alliance canadienne, vous parlera de l'Alliance.

Claude Robert, président et chef de la direction de Robert Transport Inc. et président de l'Alliance canadienne du camionnage : Madame la présidente, merci de nous accueillir. Je pourrais vous parler de Transport Robert, mais je vais surtout vous parler en tant que représentant de l'Alliance canadienne des camionneurs. Mon mandat et ma préoccupation la plus grande, c'est que l'on retrouve au Canada une harmonisation, et ce, dans le but d'être à la hauteur de la compétitivité mondiale avec laquelle nous sommes confrontés actuellement. Je vous parlerai

sector before moving on to discuss intermodality concerns, which essentially refers to concerns relating to the transportation of containers.

[English]

For the benefit of all, and to make sure everybody well understands, our industry is never named first, as you have seen, during any presentation. You are talking airlines, maritime, railway and at last you are talking trucking.

We are always the bad people, the people that use the road and the highway, the people that are supposed to be the worst for environment, the people that are always on the first page of the newspaper if there is an incident. However, the reality is that, for all those who think that way, they do not know what trucking is about. Intermodality would be nothing if there were no trucks to deliver the goods.

Airlines would take people, but they need cabs or buses to take people home, if not cars. We need infrastructures to get airlines moving; but they are always talking about airports. If we talk about shipping, it is exactly the same situation. When goods coming across the ocean from Asia — or from anywhere else — arrive, if they are not put on a truck to deliver to you or to the store where you could go shopping, where you could pick them up with your cars, you would have anything in your house.

However, we are always fourth on the list, whenever you talk about transportation. That is a little concerning. You will talk about everything today, or in your report, and you will listen to many experts dealing with shipping and railways and asking for subsidies and so on. We are the only industry that is absolutely not subsidized. We get nothing. We have to fight. We accept the rules that you fix in terms of environment, and we live with them.

In 2010, our trucks will be in such a situation that the air coming out of the tailpipe will be cleaner than the air coming inside the air intake. We are just a finger away with the 2007 regulation. We are still buying trucks and still giving service, even though our costs are growing, and nobody does anything to help us. They do not even consider giving support or acceleration tax credit or depreciation, or nothing whatsoever. I am greatly concerned.

Today, talking about containerization, some of your questions deal with efficiencies, others talk about environment. Other questions talk about how to have better coordination between all the modes of transportation. I am glad we are here, but I am very

d'abord de l'absence d'harmonisation au Canada dans le domaine du camionnage, et ensuite, de la préoccupation concernant les mouvements par conteneurs, communément appelé l'intermodalité, parce qu'on s'y réfère davantage en termes d'intermodalité, mais on parle surtout de mouvement de conteneurs.

[Traduction]

À titre d'information, il est important que tout le monde comprenne qu'on ne parle jamais de notre secteur en premier lieu, comme vous avez pu le constater pendant les exposés. On parle tout d'abord du transport aérien, puis du transport maritime et ferroviaire, et ce n'est qu'à la toute fin qu'on parle du transport par camion.

Nous sommes toujours les méchants, ceux qu'on retrouve sur les routes et les autoroutes, ceux qui ont le pire impact sur l'environnement, ceux qui font toujours la une lorsqu'il y a un incident. Mais il faut savoir que les gens qui pensent comme ça connaissent mal le camionnage. L'intermodalité ne pourrait fonctionner s'il n'y avait pas de camions pour livrer les marchandises.

Les gens se déplacent en avion, certes, mais ils ont besoin de taxis, de bus ou de voitures pour rentrer chez eux. Le transport aérien dépend d'infrastructures en aval et pourtant, on ne parle que d'aéroports. Dans le secteur du transport des marchandises, la situation est exactement la même. Si les biens en provenance d'Asie, ou d'ailleurs, qui traversent l'océan pour arriver ici n'étaient pas chargés dans des camions pour être livrés aux particuliers ou aux points de vente où vous les achetez, où vous allez les chercher en voiture, votre maison serait complètement vide.

Pourtant, quand il est question de transport, nous sommes systématiquement relégués en quatrième position. C'est légèrement inquiétant. Aujourd'hui, vous parlerez de tout, comme dans votre rapport, et vous entendrez beaucoup d'experts en transport de marchandises et en transport ferroviaire qui vous demanderont des subventions, et cetera. Nous sommes le seul secteur qui n'est pas du tout subventionné. On n'a droit à rien du tout. Il faut toujours qu'on tente de défendre nos intérêts. Nous acceptons les règles environnementales que vous nous imposez et nous les respectons.

En 2010, l'air qui sort de nos tuyaux d'échappement sera encore plus propre que l'air environnant. Nous y sommes presque avec les règlements de 2007. Nous continuons à acheter des camions et à assurer nos services même si nos coûts ne cessent d'augmenter et pourtant personne ne lève le doigt pour nous venir en aide. On ne pense même pas à nous aider en nous accordant des crédits d'impôt accélérés ou des mesures de dépréciation, rien de tout cela. Je suis très inquiet.

Aujourd'hui, on parle du transport de fret par conteneur. Certaines de vos questions portent sur l'efficacité, d'autres sur l'environnement. Vous avez également soulevé la nécessité d'une meilleure coordination entre les différents modes de transport. Je

concerned about how much of your report — maybe a paragraph or two — will deal with trucking. I am curious to see the report, because I am certain that this will happen.

I have seen it before, and I will still see it tomorrow. I am certain, because it is easy to show all the big infrastructures, the billions of dollars that the railways are investing and their level of revenue; whereas, in the trucking industry, it is always small companies. There is one company in Canada that is doing \$1 billion in sales. Two companies in railways are doing over a \$100 million in sales.

How fragmented is our industry? How small are we, and how little have we to say? How little are people concerned about our drivers, about the people that are moving goods during the night, et cetera? The first thing they say about us is that they are stuck in traffic in the morning because of the trucks that block all the circulation.

In reality, our guys have been on the road all night long, while you guys were all sleeping. In the morning, if we do not deliver the goods that used to move by rail, the goods will not get to you. That is why our people are on the bridge at 7 a.m., in order to make the deliveries, because otherwise the goods do not get to the customers.

Therefore, once we talk about the container business, I do not know how long you want to listen to it, but one thing I could tell you is that even though everybody will claim that we are in 2007, in my opinion, we are still probably in the 1980s. You should go to Europe, particularly Rotterdam, if you want to see technology. You should go into the large ports, and then you will see how it works.

In Montreal, we work from 8:00 to 4:00. It takes 30 minutes to get ready and then we get the first containers at 8:30. The carriers have to get up at 6:00 in the morning to get through the bridges, to get in line, to wait for their turn, to pick up containers. Once they have got the containers, it is probably 9:00 or 9:30, and then they have to make a delivery — either drop off a container or pick one up. Sometimes the driver will make a turn in his day, some others will be luckier, they make two turns. The ones who are very well organized do three turns in a day. After 4:00, forget it, you cannot even get a box.

We are still in the Stone Age. We are certainly not up to par. Today, we have two railways. They decided — at least one company — that they will not hold empty containers in their yards, because they use the yard to put loaded containers.

Do you understand how containers work? You take a truck, and you pick up an empty container. However, when you pick up an empty container, you have to travel 20 miles or 15 miles east to pick up that container. Then you go to the customer, who could be located in South Shore or North Shore, or whatever, and then

suis heureux que nous ayons pu comparaître, mais je m'inquiète beaucoup du fait que seule une toute petite partie, peut-être un paragraphe ou deux, de votre rapport portera sur le transport routier. J'attends avec impatience de voir le rapport parce que je pense que mes inquiétudes seront vérifiées.

Ça s'est déjà produit et ça se produira encore demain. J'en suis sûr parce que c'est facile de parler des grandes infrastructures, des investissements de milliards de dollars et des recettes des compagnies ferroviaires. Le secteur du transport de marchandises, quant à lui, ne comporte que de petites sociétés. Sachez qu'il y a une compagnie au Canada qui brasse un chiffre d'affaires d'un milliard de dollars et deux compagnies ferroviaires dont les recettes dépassent les 100 millions de dollars.

Dans quelle mesure notre secteur est-il fragmenté? Dans quelle mesure sommes-nous petits et avons-nous notre mot à dire? Les gens s'intéressent-ils vraiment au sort de nos camionneurs, qui assurent le transport de biens la nuit, et cetera? Les gens se plaignent toujours du fait qu'ils sont pris dans des embouteillages le matin parce que les camions bloquent la circulation.

Sachez que les camionneurs roulent toute la nuit pendant que les autres dorment. Le matin, si nous ne livrons pas les biens qui étaient autrefois transportés par rail, vous ne les aurez pas. Voilà pourquoi les camionneurs sont sur les ponts à 7 heures du matin, c'est pour livrer les marchandises aux consommateurs.

Pour ce qui est du transport par conteneur, je ne sais pas pendant combien de temps vous voulez m'entendre parler, mais permettez-moi de vous dire que même si tout le monde semble dire que nous sommes en 2007, à mon avis, nous sommes toujours dans les années 1980. Vous devriez aller en Europe, plus particulièrement à Rotterdam, si vous voulez voir de vraies technologies. Vous devriez aller voir comment ça se passe dans les grands ports.

À Montréal, nous travaillons de 8 à 16 heures. Ça nous prend 30 minutes pour nous préparer et ensuite nous allons chercher les premiers conteneurs à 8 h 30. Les transporteurs doivent se lever à 6 heures du matin afin de traverser les ponts, de faire la queue, d'attendre leur tour pour enfin récupérer les conteneurs. Il est alors 9 heures ou 9 h 30 et ils doivent procéder à leur livraison, c'est-à-dire livrer un conteneur ou en récupérer un. Des fois, les camionneurs ne font qu'un seul tour en une journée, ceux qui sont plus chanceux pourront en faire deux. Ceux qui sont très bien organisés en feront trois par jour. Mais après 16 heures, il ne faut même pas y songer, c'est impossible de récupérer ne serait-ce qu'une boîte.

Nous sommes toujours à l'âge de la pierre. En tout cas, nous sommes en retard sur notre temps. À l'heure actuelle, nous avons deux compagnies ferroviaires, dont l'une a décidé qu'elle n'accepterait pas d'entreposer des conteneurs vides parce qu'elle avait besoin de l'espace pour les conteneurs chargés.

Savez-vous comment fonctionne le transport par conteneur? Le camionneur doit récupérer les conteneurs vides. Mais il faut savoir qu'il faut parcourir 20 milles ou 15 milles vers l'est pour aller récupérer ce conteneur vide. Il faut ensuite aller récupérer la marchandise auprès du client, qui peut être sur la rive-sud comme

the loaded containers are taken to their yards. You have to take appointments two days ahead of time, and the appointment time is 11 at night.

That would be interesting to do your shopping that way, do you not agree? You would go to Wal-Mart at the end of the city to buy the bags, go to the shopping mall, which is open at midnight at the other end of the city, and then go home. That is how we are treated. If you do not believe this is true, we could write a book or go to the National Film Board to make a movie on this — throw this on a big screen.

Senator Tkachuk: Then you can get a subsidy, though.

Mr. Robert: Yes, and get a subsidy to make the film.

Senator Tkachuk: It will just make you angrier.

Mr. Robert: Yes. At least, we can show the pictures of what is happening. This is absolutely a terrible situation. Our company has a facility in Toronto that is not much better than the one in Montreal even though over there we deal with railways only; there is no port or such a limited amount of containers going through the port.

Everybody is talking about and has in mind, and I do agree, that the Port of Montreal is probably a fundamental key to development of the city, but I am sure we can do much more. Infrastructures have to be improved at the port. The Port of Montreal bought facilities in Contrecoeur through the influence of the federal government, and I am of the opinion that this facility should really have been looked after properly.

First, they would be able to get bigger boats, because there is more water; second, there would be no more congestion having to deal with the City of Montreal, Notre Dame Street and all the infrastructures of Bonaventure. Keep in mind there are tunnels and no dangerous goods are allowed, so the trucks have to go to Jacques-Cartier Bridge — they have no choice — or to Champlain Bridge, but that is at the other end. Put yourself in a truck driver's seat for a minute and just try to figure out how you would manage to pick up and deliver the containers. You will realize the degree of frustration that these people must endure. It is terrible.

Certainly, there should have been a vision, but Transport Canada, a long time ago, decided that trucking was not important. They decided to throw the responsibility, after deregulation in 1988, to the provinces.

Now you are talking to us about having a vision for intermodality, and one of the most important elements at the end, to finish the curve, is the trucking, yet Transport Canada does not even deal with it. Therefore, what are we doing here? We will discuss issues that, in the long term, will be discussed again and again. In life, if you want to accomplish something, you have to have a vision. You have to make a plan; you have to look into the long term to know exactly what needs to be done.

sur la rive-nord pour ensuite acheminer les conteneurs chargés jusqu'à la zone de déchargement. Il faut prendre rendez-vous deux jours à l'avance et c'est à 11 heures du soir que le rendez-vous est fixé.

Si vous étiez obligés de faire vos courses comme cela, qu'en penseriez-vous? Vous iriez au Wal-Mart à l'autre bout de la ville pour acheter vos sacs et iriez au centre commercial à l'autre bout de la ville à minuit pour ensuite rentrer chez vous. C'est comme ça qu'on nous traite. Si vous ne nous croyez pas, on pourrait écrire un livre ou bien faire appel à l'Office national du film pour en faire un film, pour que notre histoire passe au grand écran.

Le sénateur Tkachuk : Alors, vous pourriez obtenir des subventions.

M. Robert : Effectivement, on pourrait être subventionnés pour réaliser un film.

Le sénateur Tkachuk : Ça ne ferait qu'augmenter votre mécontentement.

M. Robert : Oui. Au moins, on pourrait montrer en images ce qui se passe. La situation est vraiment terrible. Notre société a des installations à Toronto qui ne sont pas bien mieux que celles de Montréal même si là-bas on ne fait affaire qu'avec les compagnies ferroviaires; il n'y a pas de port ou de restrictions sur le nombre de conteneurs qui peuvent transiter par le port.

On parle beaucoup du fait que le Port de Montréal joue un rôle déterminant dans le développement de la ville, et je suis d'accord. Mais j'ai l'impression qu'on n'en tire pas pleinement profit. Les infrastructures du port doivent être améliorées. Les autorités portuaires de Montréal ont acheté des installations à Contrecoeur non sans influence du gouvernement fédéral et je suis d'avis qu'on devrait tirer pleinement profit de ces infrastructures.

Premièrement, les capacités fluviales étant plus importantes, de plus gros bâtiments pourraient naviguer. Deuxièmement, il n'y aurait plus de congestion dans la ville de Montréal, ni rue Notre-Dame ni sur l'autoroute Bonaventure. Sachez que les produits dangereux ne sont pas permis dans les tunnels et par conséquent les camions doivent emprunter le pont Jacques-Cartier ou le pont Champlain, qui sont de l'autre côté de la ville, il n'y a pas d'autre choix. Mettez-vous à la place des camionneurs pendant quelques instants pour vous demander comment vous feriez pour récupérer et livrer les conteneurs. Vous vous rendrez alors compte de la frustration que doivent ressentir les camionneurs. C'est terrible.

Il est clair qu'il nous aurait fallu une vision, mais Transports Canada a décidé il y a longtemps que le transport routier n'était pas important. Le ministère a décidé de refiler la responsabilité, après la déréglementation de 1988, aux provinces.

Maintenant, vous nous parlez d'une vision pour l'intermodalité et nous savons que l'un des éléments les plus importants en aval, au bout du processus, c'est le transport routier et pourtant Transports Canada ne s'y intéresse pas du tout. Par conséquent, que faisons-nous ici? Nous discuterons de questions qui, à long terme, feront l'objet de débat après débat. Dans la vie, quand on veut parvenir à quelque chose, il faut avoir une vision. Il faut avoir un plan à long terme pour savoir exactement ce qu'on a à faire.

Therefore, if you want to put all the parties to work together, there is one element of the puzzle that you are not part of anymore, because you have thrown this away in 1988. Trucking is the responsibility of the provinces. Infrastructures are the responsibility of the provinces.

You have the provincial government and the municipal government. Mr. Taddeo is right about his concerns. There is another element in the equation, which is the trucking industry, and that trucking industry makes the relationship and completes the supply chain with the customer and with the shippers. This is what is going to make our economy stay strong, or become very weak. Right now, we are stuck in the middle. That is exactly where we are, and there is nothing we can say.

As a provincial organization, Ms. Tremblay and all the members are doing whatever they can. As a federal organization, at the level of the Canadian Trucking Alliance I am talking to each province, to the association, to the minister, or to the deputy minister, to try to say that we need harmonization across the country.

Do you know that we are not allowed to go to Ontario or the Maritimes with the new technology that we have in Quebec? We have other technology, for example, the LCVs, two trailers that are allowed in Quebec, Alberta, and in B.C. We talk about free trade but we are not able to harmonize the situation within our own country. We are talking about free trade, about going to the U. S. about doing this, and doing that, and we cannot even harmonize the situation within the country.

You take, for example, environmental devices such as single tires that could reduce fuel consumption by as much as 10 per cent on the trucks. Right now, we have different regulations for Quebec and Ontario. It is not permitted in the rest of the country. Are we in a country? Do we live in the same country? We have people that want to put all of this together and have harmonization between the different modes of transportation. There is something wrong.

We are probably the largest single employer in Canada in one single industry. We employ over 250,000 people across Canada. Please name another industry that employs as many people. I do not think there is such an employer. We claim there is not. On the other hand, whenever we listen to government, in the name of environment, of taking the trucks off the road, of not having to invest into infrastructures, they are telling us that we should move the freight on rail, or we should move it by boat, it is better. At the end, you still need the trucks, and the highways, and the infrastructures to deliver the goods.

I was laughing the other day because somebody was saying Toronto would not be so bad if there would not be as many trucks, and we would use the rail the most. I was laughing. Have you ever seen a train on Highway 401? It would be funny. If there were no trucks to take the goods from the rail, to take it to the customers, or the shippers, what would happen?

Vous avez beau vouloir que toutes les parties travaillent ensemble, mais il y a une pièce du puzzle que vous ne contrôlez plus puisque vous vous en êtes débarrassés en 1988. Le camionnage relève maintenant des provinces comme les infrastructures.

Il y a le gouvernement provincial et le gouvernement municipal. Les inquiétudes de M. Taddeo sont tout à fait justifiées. Il ne faut pas oublier le maillon de la chaîne que représente le secteur du camionnage et c'est ce secteur qui complète la chaîne d'approvisionnement entre les expéditeurs et les consommateurs. Le bien-être de notre économie, ou, au contraire, son déclin, repose sur notre secteur. À l'heure actuelle, nous sommes pris entre l'arbre et l'écorce. Dans cette position précaire, nous n'avons pas notre mot à dire.

Mme Tremblay et tous les membres de l'organisation provinciale font ce qu'ils peuvent. Pour ce qui est de l'organisation fédérale, au niveau de l'Alliance canadienne du camionnage, je parle à chacune des provinces, à l'association, au ministre ou au sous-ministre, pour tenter de dire que nous avons besoin d'harmonisation partout au pays.

Savez-vous que nous n'avons pas le droit d'aller en Ontario ou dans les Maritimes avec la nouvelle technologie que nous avons au Québec? Nous avons d'autres technologies, par exemple les ensembles routiers longs, deux remorques qui sont permises au Québec, en Alberta et en Colombie-Britannique. Nous parlons de libre-échange, mais nous ne sommes pas capables d'harmoniser la situation dans notre propre pays. Nous parlons de libre-échange, d'aller aux États-Unis pour faire ceci, faire cela, et nous ne pouvons même pas harmoniser la situation au pays.

Prenons par exemple les appareils environnementaux comme les pneus simples qui pourraient réduire jusqu'à 10 p. 100 de la consommation du carburant des camions. À l'heure actuelle, nous avons des règlements différents pour le Québec et l'Ontario. Ça n'est pas permis ailleurs au pays. Faisons-nous partie d'un pays? Vivons-nous dans le même pays? Il y a des gens qui veulent mettre tout cela ensemble et harmoniser les différents modes de transport. Il y a quelque chose qui ne va pas.

Nous sommes sans doute le plus gros employeur unique au Canada dans un secteur unique. Nous avons plus de 250 000 employés au Canada. Veuillez nommer un autre secteur qui emploie autant de gens. Je ne pense pas qu'il existe un tel employeur. Je ne pense pas qu'il en existe un. D'un autre côté, le gouvernement nous dit constamment qu'au nom de l'environnement, il vaudrait mieux qu'il y ait moins de camions sur les routes, il ne veut pas investir dans l'infrastructure, il nous dit qu'il vaudrait mieux transporter les marchandises par train ou par bateau. En fin de compte, on a quand même besoin des camions, des routes et des infrastructures pour livrer les marchandises.

Je riais l'autre jour, car quelqu'un disait à Toronto que ce ne serait pas si mal s'il n'y avait pas autant de camions et que l'on utilisait surtout les chemins de fer. Je riais. Avez-vous déjà vu un train sur la 401? Ce serait drôle. S'il n'y avait pas de camions pour prendre les marchandises du train pour les livrer aux clients ou aux expéditeurs, qu'arriverait-il?

Well, it is not our fault if Mr. X, Y, Z, works from 8 a.m. to 5 p.m. The carriers, the truckers, have to deliver the goods between 8 a.m. and 5 p.m. It just happens that we are mixed together with the persons going to work, and we are going to deliver or pick up the goods. That is the reality we have to deal with.

If you go at night, it is funny, you could go across Highway 401, or Highway 40, and there is nobody on the road except trucks. Why? Because we use the highway at night, and it is a good thing we are there to pay the tax on the road, during the night, while people are sleeping; otherwise, the amount you would pay in tax in terms of fuel for your cars would be twice if not three times as much.

So, we do not like when people tell us “We are pulling freight away from you,” or “business away from you.”

Every time a truck driver takes a container to New York, what does he do? We export work. Everybody is subsidized because they build a new plant, and they created 240 jobs, 50 jobs, or 75 jobs. What about the stupid carrier or trucker that has 200 drivers, that leaves every day to go to the United States. Do you call that exporting jobs? People in general say, “Oh, I forgot about that part.” If two locomotives go to Chicago you export two jobs, and then the work is being done within United States. When a Canadian driver leaves with the goods, a Canadian operator is performing the work in the United States, and you create jobs. Our industry exports many jobs, and, yes, the Port of Montreal contributes with us to take loads to the United States, and deliver, and reload. Mr. Taddeo mentioned that he exports to three markets: the Midwest, the East Coast, and Toronto, and in the case of Montreal, very little going west. How do you think the East Coast is being served? Trucks serve the East Coast because there is not a railroad. There is, but it would take so much time to deliver containers to the East Coast, that they will lose the business to the American ports. They need the trucks badly. We need good infrastructures. We need good roads. We need flexibility at the ports.

Four or five months ago, the Canadian government came up with new hours of service for our drivers. We need to be able to get the containers on our trucks early in the morning to meet the hours of service, so that our drivers can go to the destination, take eight hours sleep, and be ready the next morning to unload. That is the law. However, the trucker sometimes has to wait up to six hours to be served. He has to wait to receive the containers in the container yard — without naming it — whether it is the port or the railway. That is a big issue. If, at the end of the trip he has to return the empty container to a fourth or a fifth location, before he picks up the next one, it slows down his productivity. How can we compete?

Eh bien, ce n'est pas notre faute si les gens travaillent de 8 heures du matin à 17 heures de l'après-midi. Les transporteurs, les camionneurs, doivent livrer les marchandises entre 8 heures et 17 heures. Il se trouve que nous devons travailler avec des gens qui travaillent eux aussi, et nous devons livrer ou aller chercher la marchandise. C'est la réalité avec laquelle nous devons composer.

Si vous allez sur la 401 ou la 40 le soir, c'est drôle, mais il n'y a personne sur la route sauf les camions. Pourquoi? Parce que nous utilisons la route le soir, et c'est une bonne chose que nous soyons là pour payer la taxe sur la route, pendant la nuit, pendant que les gens dorment. Sinon, les taxes que vous devriez payer sur les carburants pour vos voitures seraient deux fois, sinon trois fois plus élevées.

Donc, nous n'aimons pas que les gens nous disent : « Nous allons donner moins de marchandises à transporter » ou « Nous allons vous donner moins de travail ».

Chaque fois qu'un camionneur emmène un conteneur à New York, qu'est-ce qui se passe? Nous exportons du travail. Les entreprises sont subventionnées parce qu'elles construisent une nouvelle usine et créent 240, 50 ou 75 emplois. Qu'est-ce qui se passe avec le camionneur ou la compagnie de transport qui a 200 chauffeurs qui partent tous les jours aux États-Unis? Est-ce qu'on dit qu'ils exportent des emplois? Les gens disent en général : « Oh, j'avais oublié cet élément. » Si deux locomotives vont à Chicago, ça veut dire qu'on exporte deux emplois, et que le travail est alors fait aux États-Unis. Lorsqu'un camionneur canadien part avec la marchandise, un exploitant canadien fait le travail aux États-Unis, et on crée de l'emploi. Notre industrie exporte de nombreux emplois et, oui, le Port de Montréal contribue avec nous à amener des chargements aux États-Unis, à les livrer et à recharger les camions. M. Taddeo a mentionné qu'il exportait vers trois marchés : le Midwest, la côte Est et Toronto, et dans le cas de Montréal, il y a très peu qui va vers l'ouest. Comment pensez-vous que la côte Est est desservie? Les camions desservent la côte Est parce qu'il n'y a pas de chemins de fer. Il y en a un, mais il faudrait tellement de temps pour livrer les conteneurs sur la côte Est qu'ils perdraient leur clientèle en faveur des ports américains. Ils ont désespérément besoin de camions. Nous avons besoin de bonnes infrastructures. Nous avons besoin de bonnes routes. Nous avons besoin de souplesse dans les ports.

Il y a quatre ou cinq mois, le gouvernement canadien a imposé de nouvelles heures de service à nos camionneurs. Nous devons pouvoir faire charger les conteneurs sur nos camions tôt le matin pour respecter les heures de service, de façon à ce que nos camionneurs puissent se rendre à destination, dormir 8 heures et être prêts le lendemain matin à décharger. C'est la loi. Cependant, le camionneur doit parfois attendre jusqu'à 6 heures avant d'être servi. Il doit attendre pour recevoir des conteneurs dans la cour à conteneurs — sans nommer de qui il s'agit — soit au port, soit au chemin de fer. C'est un gros problème. Si, à la fin du voyage, il doit retourner le conteneur vide à un quatrième ou un cinquième endroit, avant d'aller chercher le suivant, cela ralentit sa productivité. Comment pouvons-nous être concurrentiels?

As the President of the Canadian Trucking Association, I am very concerned with some of those elements, and I need to let you know that in Canada, the word “harmonization,” does not mean a thing.

I had a meeting with Mr. Cannon, we got his attention, I guarantee you that, but he could not believe some of the things he heard. We had some of the technical people working for Transport Canada that came to visit our facility, where we showed them the new technology. The people from Transport Canada could not believe that we could not use the technology elsewhere. We are talking about environment. We are talking about doing things to protect the future, but people are not listening to the real problem, the real concerns.

These are the topics I wanted to discuss. I will let Ms. Tremblay discuss the other issues like safety, and after that, we will be available for you to answer any questions.

[*Translation*]

Ms. Tremblay: Madam Chairman, I prepared my presentation around your list of questions. I will therefore address each subject in turn.

With regard to security, it is important to understand that the trucking industry is highly regulated, particularly with regard to border security. As you know, this is a touchy subject for our neighbours to the south and we have to follow the stringent security regulations that they have implemented or we are not allowed to cross the border. Companies have huge security installations. A legal framework governs hiring and personnel monitoring practices. We have, of course, road safety standards in order to protect those who use our roads. We have, as you are undoubtedly aware, uniform regulations for ports. Security measures are obviously needed. However, their application is not standardized in the various ports around the country. This problem is particularly acute with regard to port access cards and procedures and makes it difficult for our truckers who want to pick up or drop off containers, fuel ships, or deliver food supplies and other services. The rules vary from one federal port to the next. As a result, truckers end up with a plethora of cards in their pockets and have to endure long, complicated and redundant security checks. If you give one message to the port authorities, for pity's sake, let it be that they implement uniform security systems. If a given individual has security clearance for one port, he or she should also have security clearance for the neighbouring ports. The ever-increasing number of procedures is an absolute aberration. So far, our plea has fallen on deaf ears; our ports are the masters of their own ships and do not necessarily want to cede any control. Both managers and truckers are currently experiencing problems and frustrations with regard to safety helmet regulations. In Western Canada, everybody, regardless of ethnic or religious background, has to wear a safety helmet. It is a strictly enforced regulation. In Eastern Canada, however, this is not the case: those who wear head coverings for religious or

Comme l'a dit le président de l'Alliance canadienne du camionnage, je suis très préoccupé par certains de ces éléments, et je dois vous laisser savoir qu'au Canada, le mot « harmonisation » ne veut absolument rien dire.

J'ai rencontré M. Cannon, je peux vous garantir que nous avons réussi à attirer son attention, et il n'arrivait pas à croire certaines des choses qu'il a entendues. Des spécialistes techniques qui travaillent pour Transports Canada sont venus visiter nos installations et nous leur avons montré la nouvelle technologie. Les représentants de Transports Canada n'arrivaient pas à croire que nous ne pouvions pas utiliser cette technologie ailleurs. Nous parlons de l'environnement. Nous parlons de faire des choses pour protéger l'avenir, mais les gens ne sont pas à l'écoute du vrai problème, des vraies préoccupations.

Ce sont là les questions que je voulais aborder avec vous. Je vais laisser Mme Tremblay parler d'autres questions comme celles de la sécurité, et ensuite, nous pourrions répondre à vos questions.

[*Français*]

Mme Tremblay : Madame la présidente, j'ai préparé ma présentation en suivant la liste des questions que vous posiez. Alors, je vais procéder chapitre par chapitre.

Au chapitre de la sécurité, il faut savoir que l'industrie du camionnage est très réglementée, notamment au niveau de la sécurité des frontières. Vous n'êtes pas sans savoir que nos voisins américains sont très chatouilleux là-dessus et imposent des mesures de sécurité très strictes, que nous devons suivre sinon, nous ne traversons pas la frontière. Dans les entreprises, il y a des installations de sécurité qui sont extrêmement importantes. Le suivi et l'embauche du personnel sont également encadrés juridiquement. Évidemment, il y a la sécurité routière, qui est essentielle pour la protection des usagers de la route. Il y a, comme vous n'êtes certainement pas sans savoir, une réglementation uniforme à travers les ports. Il y a des mesures de sécurité qui doivent être prises. Par contre, ce n'est pas appliqué de façon égale dans chacun des ports. Surtout en ce qui concerne les cartes d'accès ou les procédures d'accès aux ports par le personnel de sécurité, le personnel du port, mais aussi de nos camionneurs pour aller prendre ou livrer des conteneurs, mais également pour aller approvisionner les navires en carburant, en produits alimentaires ou en toutes sortes de services. D'un port fédéral à l'autre, les règles ne sont pas les mêmes. Résultat : les camionneurs se retrouvent avec de multiples cartes dans leurs poches, doivent passer des mesures de sécurité, des procédures de sécurité lourdes, complexes, et redondantes. Alors, si vous aviez un message à lancer aux administrations portuaires, c'est : de grâce, instaurez des systèmes uniformes; si une personne est qualifiée sécuritaire dans un port, qu'elle le soit également chez le voisin. C'est une aberration totale que de multiplier les procédures. Et jusqu'à maintenant, nos demandes ne sont pas entendues, puisque les ports sont souverains dans leur administration et ils ne veulent pas nécessairement partager ces choses-là. En ce qui concerne le port du casque de sécurité, les

cultural reasons are exempt from the requirement to wear a safety helmet. This has generated a lot of frustration amongst truckers and within businesses.

Security regulations should be applied across the board. CN, for example, used the Canadian Charter of Rights and Freedoms to get an exemption. Allowing CN Montreal to do one thing and CN Winnipeg to do another suggests that compliance with the regulations is negotiable.

Your questions on supply chain transparency were very relevant. Truckers are stuck between a rock and a hard place: they have to follow the procedures chosen by the big companies, either port or rail companies. We readily adapt to the various changes, because we are flexible and versatile. The United States has what is called the Uniform United Interchange Agreement. Perhaps Mr. Robert would like to comment on this. It is a one-stop shop for intermodal transports, and all the information is standardized. It is clear and covers all modes of transport. This means that when a container goes from a boat, to a train, to a truck or from a truck, to a boat, to a train, and so forth, everything is standardized. We propose that the system be implemented in Canadian ports, as it would greatly facilitate intermodal and cross-border transport.

As I said earlier, the big intermodal organizations we deal with, be it ports or railways, make great use of information technologies. They are extremely useful, but each organization has its own system and we generally have to consult them on line. However, there is only minimal, if any, client support or services for truckers. As a result, our transporters find it extremely difficult to obtain information on the status of containers, on the content of goods and their availability. This creates delays, errors and frustration for everyone.

As Mr. Taddeo said earlier, the railways, such as CN and CP in Western Canada, are stuck with a huge problem, namely container congestion, especially for containers coming from Asia, and this has repercussions in Eastern Canada as well. In Montreal, there are not enough cars, which leads to problems, and to delays during the high season in particular, which goes from the end of summer to the beginning of fall, and it makes for an extremely difficult situation. So the problems out West affect us as well. As a result, the rail networks have become increasingly inefficient and a parallel market has sprung up. The clients or the owners of the goods in the containers, especially when perishable goods are involved, cannot use the railways to transport goods anymore, for example, from Vancouver to Ontario or Quebec, or vice versa, from East to West. There is a growing demand for containers to be trucked from Montreal to Vancouver; this might not be the most effective way of doing things, but this market is

gestionnaires d'entreprise et les camionneurs eux-mêmes vivent présentement des problèmes et des frustrations. Dans l'Ouest canadien, peu importent l'origine ou la religion, le port du casque de sécurité est une obligation et c'est strictement respecté. Dans l'Est, ce n'est pas le cas; on exempte à certaines personnes qui doivent porter des effets sur la tête, le port du casque de sécurité. Cette situation crée beaucoup de frustration entre les chauffeurs et au sein des entreprises.

Alors, s'il y a une règle de sécurité quelque part, il faut qu'elle soit appliquée également partout. Notamment, au CN, sous l'égide de la Charte canadienne des droits, s'en est fait exempter. Alors, si le CN Montréal fait ça et puis le CN Winnipeg fait autre chose, il me semble que cela ne donne pas un message très ferme du respect de la réglementation.

Concernant le chapitre sur la transparence de la chaîne d'approvisionnement, vos questions sont très pertinentes. Les transporteurs routiers, sont pris entre deux feux, c'est à eux de s'adapter aux procédures des grandes entreprises, que ce soit les ports ou les chemins de fer. On s'adapte de bonne grâce aux divers changements, parce que nous sommes un mode de transport souple et polyvalent. Il existe présentement aux États-Unis, vous pourrez peut-être renchérir, monsieur Robert, ce qu'on appelle le UUIA, qui est le Uniform United Interchange Agreement. C'est un seul et unique document sur le transport intermodal, où l'information est uniformisée. Elle est claire et adaptée à chacun des modes. Alors, que le conteneur passe du bateau, au train, au camion ou du camion au bateau, vers le train, et ainsi de suite, tout cela est uniformisé. Nous suggérons que cette application soit transposée dans les ports canadiens. Cela aiderait grandement le transport intermodal et le transport transfrontalier.

Comme je le disais plus tôt, les grandes entreprises intermodales avec lesquelles nous faisons affaire, que ce soit les ports ou les chemins de fer, utilisent beaucoup la technologie de l'information. C'est extrêmement utile, mais chacun a son système et l'on doit les consulter généralement sur Internet. Cependant, l'aide ou le service à la clientèle pour les camionneurs est minimal et souvent absent. Résultat : nos transporteurs ont beaucoup de difficulté à avoir de l'information sur le statut des conteneurs, sur le contenu des marchandises et sur leur disponibilité. Cela crée des retards, des erreurs et de la frustration de la part de tout le monde.

Monsieur Taddeo l'a mentionné plus tôt, les entreprises ferroviaires, comme CN et CP, dans l'Ouest, subissent de gros problèmes de congestion des conteneurs, surtout en provenance de l'Asie, et il y a des répercussions dans l'Est également. À Montréal, on a des pénuries de wagons, ce qui entraîne des difficultés, des retards surtout en haute saison, de la fin de l'été au début de l'automne, c'est extrêmement difficile. Alors, les problèmes de l'Ouest se répercutent chez nous également. Cette situation fait en sorte que les réseaux ferroviaires deviennent de moins en moins efficaces et il s'est créé un marché parallèle. Les clients ou les propriétaires des marchandises qu'il y a dans les conteneurs, surtout quand on parle de produits périssables, ne peuvent plus utiliser le chemin de fer pour amener des produits, par exemple, de Vancouver vers l'Ontario ou le Québec, et inversement pour aller vers l'Ouest. Il y a une demande croissante pour du transport de conteneurs par camion, de Montréal vers

growing. We are not unhappy about the situation, but it did not exist even a few years ago and it is directly attributable to the inefficiency of the rail networks.

Mr. Robert: I would like to talk about information technologies. Clearly, much more money should be invested in ports or in the systems. However, it is mostly private companies who have invested in the railway sector.

The reality is that when trucks arrive in the container yard, it is not unusual for a driver to wait anywhere from two to three hours, and sometimes four hours, to get a container. It is horrible. Under the law, our drivers are not allowed to exceed a certain number of service hours per day, and after that their day is over. They have to sleep, and rightly so, because they have been up for many hours. But on the other hand, this is not at all efficient or economically productive. Everyone knows that Canada is experiencing economic problems, and that its economic growth is not as high as it has been in the past. Consumers buy cheap Asian products, which explains the increase in traffic at the Port of Vancouver.

But apart from that, given the low level of exports and the fact that other goods must transit through the ports or by way of rail, you have all kinds of operational problems which are due to the existing systems. If the economic situation was similar to the one in 2000 or 2004, you would find the same old problems today, such as striking truckers, horrible wait times and line-ups everywhere. It would be absolutely indescribable.

It is very likely that volumes will double over the next ten years, and I believe it is best to get out of this business because we will never be up to the task. Why? Because we did not invest at the right time. Today, everything is happening at the expense of an industry which cannot defend itself. The sector is so fragmented that another trucker will step up to the plate and will work under the table with all kinds of other people in the business, people who will not respect regulations, but who will nevertheless find a way to get the job done.

It is tough being a trucking operator who respects the regulations, standards and employees, and dealing with these situations, because as it now stands it is impossible to earn a living by playing by the rules. A good part of the problem is, first, the regulations; second, the lack of investment in infrastructure; and third, the lack of investment in state-of-the-art technologies. On top of all that, there is also a bit of bad faith.

Ms. Tremblay: As far as the environment is concerned, you asked about the applicable standard for each transportation mode. There are different types of regulations for road transportation, of which I will only mention four.

First, regarding engines, there have been different generation of diesel engine; the 2002 engine, 2004 and now 2007. These engines have become less polluting, to the degree that the exhaust

Vancouver; ce qui, sur le plan de l'efficacité, n'est peut-être pas idéal, mais il se crée un marché en ce moment. Nous n'en sommes pas mécontents, mais cela n'existait pas il y a quelques années et c'est carrément dû à l'inefficacité des réseaux ferroviaires.

M. Robert : J'aimerais parler de la technologie de l'information. Il est certain que des sommes importantes devraient être investies, dans les ports ou encore dans les systèmes. Par contre, lorsqu'on parle du rail, c'est davantage des entreprises privées qui ont déjà fait certains investissements.

La réalité c'est qu'à l'arrivée de camions dans la cour de conteneurs, il n'est pas rare de voir le chauffeur attendre de deux à trois heures, et à l'occasion quatre heures, pour avoir un conteneur. C'est épouvantable. Nos chauffeurs sont limités à un nombre d'heures de service par jour en vertu de la loi, après ça, c'est terminé. Il faut qu'ils se couchent, avec raison aussi, parce qu'ils ont été debout pendant « X » heures. Mais d'un autre côté, sur le plan de l'efficacité et de la productivité économique, on n'est pas là du tout. On sait très bien qu'actuellement notre pays vit des difficultés économiques, on n'a pas les niveaux de croissance qu'on a déjà eus. Le consommateur achète au meilleur marché des produits asiatiques, d'où la répercussion sur l'achalandage au Port de Vancouver.

Mais en dehors de cela, c'est que le peu d'exportations ou le reste qui doit transiter à travers les ports ou à travers les systèmes de chemins de fer, il y a toutes les difficultés opérationnelles qui sont reliées autour des systèmes en place. Si notre économie ressemblait à celle des années 2000 ou 2004, vous retrouveriez les mêmes problèmes qu'on a vécu, par exemple, les chauffeurs qui font des grèves, des temps d'attente épouvantables, des files d'attente un peu partout. Ça serait absolument indescriptible.

Le risque de doubler les volumes au cours des dix prochaines années est éminent, je pense qu'il vaut mieux sortir de cette industrie parce qu'on ne pourra jamais y arriver. Pourquoi? Parce qu'on n'a pas su investir au bon moment. Et aujourd'hui tout se fait sur le dos d'une industrie qui n'a aucun moyen de défense. L'industrie est tellement morcelée que, ce sera le camionneur suivant qui prendra le travail et le fera au noir, et ce, avec toutes sortes de gens dans l'industrie, des gens qui ne respecteront pas les règlements, et qui trouveront moyen quand même de faire tourner la roue.

C'est difficile d'être un camionneur qui est à la fois respectueux des règles, des normes et de ses employés, et de composer avec ces situations, parce qu'actuellement c'est impossible de gagner sa vie de façon légitime. Une bonne partie du problème, c'est premièrement la réglementation; deuxièmement, l'absence d'investissement dans les infrastructures; troisièmement, l'absence d'investissement dans les technologies de pointe. Et pour compléter, il y a aussi un peu de mauvaise foi.

Mme Tremblay : Au chapitre de l'environnement, vous posiez la question sur les normes en vigueur dans chacun des modes? Dans le mode routier, nous avons plusieurs réglementations, je vais n'en nommer que quatre.

D'abord, en ce qui concerne les moteurs, il y a eu différentes générations de moteur diesel : moteur 2002, 2004 et maintenant 2007. Ce sont des moteurs de moins en moins polluants, tellement

will be cleaner than the air intake. As you stated so eloquently a few moments ago, we are also subject to very strict fuel regulations. Over time, the sulphur level in fuel has been eliminated, or is on the way to being eliminated, and these changes are only happening in the road transportation sector because diesel fuels for locomotives and ships are exempted. As a result, they can buy less refined fuel, containing more sulphur, and obviously pay lower taxes than we do. They pollute more on a per litre of fuel basis, they produce far higher greenhouse gas emissions and emit a lot of soot particles. There is a federal plan to reduce the sulphur levels in fuel used by off-road vehicles, but it will not be implemented before 2014.

So the will is there to get all transportation modes to use cleaner fuel. We have been operating on that basis for many years, but the way we operate is different from our colleagues in the other modes and that is deplorable. Under the regulations in effect in Quebec and a handful of other provinces, including British Columbia, we must submit to roadside air emissions tests. So a smoke-emitting vehicle can be tested, and if the exhaust exceeds a certain level of opacity or soot density, the driver must pay a fine and is ordered to fix the problem or simply decommission the vehicle. There are also federal regulations, which you are probably familiar with, governing the transportation of dangerous goods. These regulations apply to all transportation modes, and they are very strict and very extensive.

One type of equipment we would like to operate, and which has been in use in Quebec since 1985, but which is unfortunately not being used in all the provinces, is what we call "longer combination vehicles." They are only operated in Quebec and the Prairie provinces. So, apart from these two regions, they are not driven in the Maritimes or in Ontario, as Mr. Robert pointed out earlier. To briefly explain these vehicles to you, a longer combination vehicle leaving Quebec city for Toronto would use 50 per cent less energy than is currently the case for two tractor-trailers. That is good for the environment, and Ontario and the Maritimes should quickly follow suit. Longer combination vehicles have been proven to be efficient, safe and good for the environment. These vehicles are limited to certain roads only, namely highways, and they are operated by experienced drivers. It is a system that works. We do not see why longer combination vehicles could not be operated in the other provinces as well.

Lastly, there is no doubt that waiting times in intermodal terminals affect the environment. Whether it is in winter, or a summer heat wave, the trucks must keep moving; if they are stuck in a line-up where they advance six feet every five minutes, the drivers cannot continually stop and start their engines. That is a waste of gas and an increase in greenhouse gas emissions which could be easily avoided if the intermodal terminals were able to promptly deliver or make available containers when the truckers arrived as scheduled.

que l'air qui en sort sera plus propre que celle qui y rentre. Comme vous l'avez si bien dit tout à l'heure, nous avons aussi une réglementation très sévère au niveau des carburants. Le niveau de soufre dans le carburant s'élimine ou se restreint de plus en plus au fil des ans et seule l'industrie du transport routier subit ces transformations, puisque les diesels destinés aux locomotives et aux bateaux en sont exemptés. Résultat : ils peuvent acheter du carburant moins raffiné, avec plus de soufre à l'intérieur, tout en étant évidemment moins taxés que nous. Ils polluent davantage, litre pour litre de carburant, il y a beaucoup plus d'émissions de gaz à effet de serre et beaucoup d'émissions de particules de suie. Il y a un plan au fédéral de réduction du soufre dans les carburants pour les véhicules hors route, mais il ne sera pas en vigueur avant 2014.

Il y a donc une volonté d'harmoniser l'ensemble des transports à l'utilisation de carburant plus propre. Nous sommes régis par cela depuis de nombreuses années, mais on ne fonctionne pas sur les mêmes bases avec nos confrères des autres modes et c'est déplorable. La réglementation québécoise et dans quelques provinces, notamment en Colombie-Britannique, nous soumet à des tests des émissions atmosphériques sur route. Donc, un véhicule qui laisse échapper de la fumée peut être testé, et s'il dépasse les niveaux d'opacité ou le niveau de densité de suie, il est mis à l'amende et il y a obligation de réparer les véhicules ou de le mettre au rancart carrément. Il y a aussi la réglementation fédérale que vous connaissez certainement, sur le transport des marchandises dangereuses, qui touchent tous les modes, mais qui est quand même très sévère et très importante.

Un des équipements que nous souhaitons utiliser et que nous utilisons depuis 1985 au Québec, mais qui malheureusement n'est pas harmonisé au Canada, c'est ce qu'on appelle en anglais les « Longer Combination Vehicles » ou les grands trains routiers en français. Il n'y a que le Québec et les Prairies qui l'acceptent. Donc, entre les deux, les Maritimes et l'Ontario ne le permettent pas, comme l'a dit un peu plus tôt M. Robert. Pour vous donner un petit topo, un grand train routier qui partirait de Québec vers Toronto pourrait économiser 50 p. 100 d'énergie par rapport à la situation actuelle de deux tracteurs pour tirer les semi-remorques. Ce quand même avantageux pour l'environnement, et on a besoin que l'Ontario et les Maritimes emboîtent le pas rapidement. C'est un équipement qui a démontré son efficacité, autant pour l'environnement que pour sa sécurité. C'est une configuration qui circule dans un contexte très précis, limité aux autoroutes, avec des chauffeurs d'expérience et tout cela est très bien encadré. Nous ne voyons aucun obstacle à ce que ce soit adopté ou permis dans les autres provinces.

Finalement, les temps d'attente dans les terminaux intermodaux ont un impact environnemental certain. Que ce soit l'hiver ou l'été dans les grosses chaleurs, les véhicules doivent continuer de circuler ou s'ils attendent en file et qu'ils avancent de six pieds toutes les cinq minutes, on ne peut pas éteindre les moteurs à chaque fois. C'est de la consommation de carburant inutile et des gaz à effet de serre qu'on pourrait facilement économiser, si les gares intermodales réussissaient à garantir une livraison ou une disponibilité des conteneurs, en respectant les rendez-vous que les camionneurs prennent.

As respect to the federal policies and programs to improve intermodal transport, the trucking industry's vision is quite simple, both with respect to the federal and the provincial governments: take as much truck cargo as you can and put it on trains and boats. Except that, at the end of the day, it is unrealistic and impossible because a truck is always required at either end of the transportation chain. Intermodality implies that trucks should be taken off the roads. But someone, somewhere, will have to pay the price for that. The current railway system is not efficient enough to allow that in the short term. They are not efficient enough, and they do not have enough cars available. So, trucks remain essential. And millions of dollars in subsidies are flowing into the rail and marine industries, ostensibly to streamline the process, but the results have not been forthcoming. There is growth, but it comes from the market, and not from the improvement in rail or maritime transportation systems. That is how we see it.

Mr. Robert: That completes our presentation, and we hope that we will be entitled to more than one paragraph in your report.

The Chairman: I do not understand why you have so little faith in us, Mr. Robert.

Mr. Robert: Well, it is perhaps because of my 40 years of experience in the field.

The Chairman: Well, you might be dealing with people who are new and interested in your industry.

Mr. Robert: I am counting on that.

The Chairman: We are interested in the entire file, including the trucking industry. So, have a little faith in us. We began our work a few months ago. As you know, we have travelled to Vancouver, and we will soon travel to Prince Rupert. We will go to Halifax and we are here in Montreal. We are interested in all aspects, including trucking. The entire issue is important to us.

Mr. Robert: I am very happy to hear that.

The Chairman: There is one issue of importance, which was not mentioned earlier, namely, demographics, which does represent a problem for the transportation industry, because of the aging workforce. It can be difficult to recruit new drivers because of the long work hours and the long distances that they must travel. Are you finding it hard to recruit new staff? Among the possible solutions, would a shorter work day represent a solution, since that seems to be something that they are considering in other areas, according to what we have heard?

Mr. Robert: There is a shortage of skilled workers in all sectors, and the trucking industry is no different. We have a shortage of good diesel mechanics, designers and employees.

Au sujet du plan des politiques et les programmes fédéraux qui visent à promouvoir l'intermodalité, la vision que nous, les transporteurs routiers, avons, est fort simple, que ce soit face au gouvernement fédéral ou des gouvernements provinciaux : prenons le maximum de marchandise qui roule par camion et mettons-la autant que faire se peut sur des trains et des bateaux. Sauf qu'au bout du compte, c'est irréaliste et irréalisable parce qu'il y a toujours un camion qui est nécessaire aux deux bouts de la chaîne de transport. La vision de l'intermodalité préconise ceci : sortons les camions des routes. Mais pour le faire, il faut que quelqu'un paie la note à quelque part. Et avec l'efficacité actuelle des réseaux ferroviaires, cela n'est pas possible à court terme. L'efficacité et la disponibilité ne sont pas là. Donc, le camion demeure essentiel. Et on subventionne à coups de millions les industries ferroviaires et les industries maritimes pour, supposément augmenter la fluidité, mais les résultats ne sont pas concluants. Il y a une croissance, mais elle vient du marché, et non pas des infrastructures de transport ferroviaire ou maritime qui sont meilleures. C'est ce que nous croyons.

M. Robert : Cela complète notre perception et on ose espérer qu'on aura droit à plus qu'un paragraphe dans votre rapport.

La présidente : J'ai de la misère à comprendre que vous ne nous fassiez pas plus confiance, monsieur Robert.

M. Robert : Non, c'est peut-être 40 ans d'expérience dans le domaine.

La présidente : Bien, vous avez peut-être affaire à des nouveaux et des gens qui sont intéressés par le milieu.

M. Robert : J'y compte bien.

La présidente : Nous sommes intéressés par le dossier et cela comprend aussi le camionnage. Alors, faites-nous confiance. Nous avons amorcé notre travail il y a plusieurs mois. Nous sommes allés, comme vous le savez, à Vancouver et on se rendra à Prince-Rupert bientôt. Nous irons à Halifax et nous sommes ici à Montréal. Alors, nous voulons savoir ce qui se passe dans le domaine, autant dans le camionnage que dans le reste. C'est un tout pour nous.

M. Robert : Je suis bien content de l'entendre.

La présidente : Il y a un dossier qui est aussi important, et qui n'a pas été mentionné tantôt, c'est celui de la démographie, qui pose quand même un problème important à l'industrie du transport, à cause du vieillissement des travailleurs. Les longues heures travaillées et les longues distances à parcourir peuvent compliquer le recrutement. Est-ce que vous éprouvez des difficultés en matière de recrutement du personnel? Et parmi les solutions envisageables, est-ce qu'une certaine réduction du temps de travail pourrait s'avérer une solution intéressante comme c'est le cas ailleurs selon ce qu'on nous rapporte?

M. Robert : La pénurie de travailleurs spécialisés existe dans tous les secteurs et dans le domaine du camionnage, ce n'est pas différent. Qu'il s'agisse d'un bon mécanicien diesel, d'un bon dessinateur ou de bons employés, il existe une pénurie actuellement.

[English]

I do believe that, yes, we encourage our young people to go to university. We have a difficult time finding good lift-truck operators and plant workers. We have trouble finding machinists. Finding people to work in the industry is a big concern. In particular, in Quebec, with the low level of “natality,” we have a big issue to that effect.

At the same time, we are proposing all kinds of solutions to the government that would improve efficiency. For example, and I was mentioning this before, once we are talking about “les grands trains routiers” one driver will be pulling two trailers. You know, in the West, one driver is pulling three 20-foot containers. Those are three examples where we can put our people to better use.

One thing that is terrible is that most of our employees are regulated based on 60 hours a week. In order to work 60 hours a week, the people sometimes are forced to work seven days a week. What does that mean? It means that the people are waiting, or simply cannot do a decent days’ work.

We are talking about intermodality, but tomorrow I will be into another forum, and I will be talking to shippers, the shippers league, other people, receivers, the food industry, and people like this, whereas our drivers are spending an enormous amount of time — and we were compiling the amount of waiting time versus the amount of driving time.

When you are talking about the truck drivers, you see the truck on the road, you imagine the drivers driving the truck, but we know by experience that the driver is not driving more than about 60 per cent to 65 per cent of the time. The rest of the time, the trucker is waiting. Every time he waits, in order to make a decent living in our industry, he has to stretch his hours at work, not working, at work.

I will give you an example. If the driver, because of a delay, is taking a load to Quebec City, and he is tied up for five or six hours in Montreal, by the time he arrives in Quebec City, the customer is closed. What does he do? He has to spend the night in Quebec City, wait until the next day, get unloaded, and then get back to Montreal to take the empty containers. I am talking intermodality. The same rule applies in other commodities. People do not have a level of respect for truck drivers.

To answer your question, yes, there is concern about the future of truck drivers. Why? People do not want to come into this industry anymore, because they are not treated with respect. I am still driving trucks. I will give you an example. I had a load to deliver to a very large company. I took my wife with me on the trip. We had a 10 p.m. appointment and we backed up to get unloaded. My wife needed to relieve herself and when I rang the bell, I told the man inside that my wife needed to use the restroom. The man inside told us that we were not allowed inside of the building and that we would have to wait outside. My wife had no choice but to get under the trailer to relieve herself. It may sound stupid to talk like this in front of Senators, but you should

[Traduction]

Je crois effectivement que oui, nous encourageons nos jeunes à aller à l’université. Nous avons du mal à trouver de bons conducteurs de chariot élévateur et de bons travailleurs d’usine. Nous avons du mal à trouver des machinistes. Trouver des gens pour travailler dans l’industrie est une préoccupation importante. En particulier au Québec, avec le taux de natalité qui est peu élevé, nous avons un gros problème à cet égard.

En même temps, nous proposons toutes sortes de solutions au gouvernement qui pourraient améliorer l’efficacité. Par exemple, et je l’ai déjà mentionné, lorsque nous aurons les grands trains routiers, un camionneur tirera deux remorques. Vous savez, dans l’Ouest, un camionneur tire trois remorques de 20 pieds. Ce sont là des exemples d’une façon dont nous pourrions mieux utiliser nos gens.

Une chose qui est terrible, c’est que la plupart de nos employés doivent faire des semaines de 60 heures selon la réglementation. Pour travailler 60 heures par semaine, les gens sont parfois obligés de travailler sept jours par semaine. Qu’est-ce que cela signifie? Cela veut dire qu’il y a des gens qui attendent, ou qui ne peuvent tout simplement pas faire une journée de travail décente.

Nous parlons d’intermodalité, mais demain je serai à une autre rencontre et je parlerai à des expéditeurs, à la ligue des expéditeurs, à d’autres gens, à ceux qui reçoivent de la marchandise, à l’industrie de l’alimentation, tandis que nos camionneurs passent énormément de temps — et nous sommes en train de compiler les temps d’attente par rapport au temps qu’ils passent sur la route.

Lorsqu’on parle des camionneurs, on voit le camion sur la route. On imagine le camionneur qui conduit le camion, mais nous savons d’après notre expérience, que le camionneur ne passe qu’environ 60 à 65 p. 100 de son temps sur la route. Le reste du temps, il attend. Chaque fois qu’il attend, pour gagner décemment sa vie dans notre industrie, il doit passer plus de temps au travail, sans travailler, mais au travail.

Je vais vous donner un exemple. Si le camionneur, à cause d’un retard, amène un chargement à Québec, il est retardé pendant cinq ou six heures à Montréal, et lorsqu’il arrive à Québec, l’entreprise est fermée. Qu’est-ce qu’il fait? Il doit passer la nuit à Québec, attendre au lendemain, décharger et revenir à Montréal pour ramener les conteneurs vides. Je parle d’intermodalité. La même règle s’applique pour les autres produits. Les gens n’ont pas de respect pour les camionneurs.

Pour répondre à votre question, oui, nous sommes inquiets de l’avenir des camionneurs. Pourquoi? Parce que les gens ne veulent plus travailler dans ce secteur, étant donné qu’ils ne sont pas traités avec respect. Je continue malgré tout à conduire des camions. Je vais vous donner un exemple. Je devais livrer un chargement à une très grande entreprise. Ma femme m’accompagnait. Nous avions un rendez-vous à 22 heures et j’ai donc reculé le camion pour décharger. Ma femme avait besoin d’aller aux toilettes et lorsque j’ai sonné à la porte, j’ai dit à l’homme qui était à l’intérieur que ma femme avait besoin d’utiliser les toilettes. Il nous a répondu que nous n’avions pas le droit d’entrer à l’intérieur de l’immeuble et que nous devions

talk about this in front of the real people. These people probably live in big houses. I am sure that the president of the company would never let his wife relieve herself under a truck trailer. That is our business; that is life.

I wrote to the vice-president the following day. He was so embarrassed he sent a personal letter to my wife. However, that letter did not solve the problems of all the other truck drivers in the world who take their wives with them; they are treated like a piece of nothing.

You wonder about this industry, well, that is the case, and we are very concerned about it. There is a terrible lack of respect, and worse, people do not consider these people as the key players of the economy today. That is the fact. I feel very sorry, because, personally, I like to drive trucks, I love all my drivers, and I am very proud, you know, to say anything, and I would go and fight for them anytime. This is the reality we with, you know? I hope it answers your question, and the concerns we have.

We could do many things to help attract newcomers to this industry, no question.

[Translation]

The Chairman: There is also long-haul driving, which is a specialized field, but which is not recognized by Citizenship and Immigration Canada. Some provinces have decided to address the issue; Saskatchewan has a program to attract, and you are no doubt aware of this, about 150 truckers from Great Britain, and it seems to be quite successful. What do you think of this initiative and how do you see the current problems with regard to attracting long-haul truckers?

Ms. Tremblay: We applaud Immigration Canada for relaxing some of its restrictions; while a person is awaiting permanent resident status, he can now stay at least 24 months before having to return to his own country. We strongly approve of this initiative. Moreover, the Association du camionnage du Québec is working with our partners at Emploi-Québec and Immigration Québec to set up a program similar to the one in Saskatchewan, in an attempt to recruit foreign workers and invite them to come and drive our trucks. We, of course, are targeting francophone countries, since we have a requirement for French-speaking drivers. So, yes, we are very much concerned about the shortage and we want to build on the Saskatchewan experience to develop a similar program in our province.

The Chairman: As for labour relations, the representatives from the Port of Montreal are enjoying peace with labour right now, and they are happy about that. Within the trucking industry, what are the major problems in terms of labour

attendre à l'extérieur. Ma femme n'a donc pas eu d'autre choix que de faire ses besoins sous la remorque. Cela est peut-être stupide de parler ainsi devant des sénateurs, mais vous devriez en parler devant des vraies personnes. Ces gens vivent sans doute dans des grandes maisons. Je suis certain que le président de l'entreprise ne laisserait jamais sa femme faire ses besoins sous une remorque. C'est ça, la vie d'un camionneur.

J'ai écrit au vice-président le lendemain. Il était si gêné qu'il a envoyé une lettre personnelle adressée à ma femme. Cependant, la lettre n'a pas résolu les problèmes de tous les autres camionneurs dans le monde qui se font accompagner de leur femme; on les traite toujours comme des moins que rien.

Vous vous posez des questions au sujet de cette industrie, eh bien, c'est le cas, et nous sommes très préoccupés par la situation. Il y a un manque terrible de respect, et pire encore, les gens ne considèrent pas les camionneurs comme étant des intervenants clés dans l'économie d'aujourd'hui. C'est un fait. Cela me désole, car, personnellement, j'aime conduire des camions, j'aime tous mes camionneurs et je suis très fier, vous savez, de dire quoi que ce soit, et je les défendrais n'importe quand. Vous savez, c'est la réalité dans laquelle nous vivons. J'espère qu'en vous parlant de nos préoccupations, j'aurai répondu à votre question.

Nous pourrions faire bien des choses pour attirer de nouveaux arrivants dans notre industrie, il n'en fait aucun doute.

[Français]

La présidente : Il y a aussi la conduite de camion sur longue distance, qui est un emploi spécialisé, mais qui n'a pas ce statut auprès de Citoyenneté et Immigration Canada. Certaines provinces ont décidé de prendre la chose en main, comme la Saskatchewan, qui a mis sur pied un programme pour faire venir, vous êtes au courant certainement, quelque 150 camionneurs de la Grande-Bretagne et il semble que ce fut un réel succès. Que pensez-vous de cette initiative et comment voyez-vous la situation actuelle pour la main-d'oeuvre dans le camionnage de longue distance?

Mme Tremblay : D'ailleurs, on applaudit les assouplissements qu'Immigration Canada a donnés récemment; de permettre à une personne, pendant la procédure où il fait sa demande de résidence, de rester 24 mois sans avoir à retourner dans son pays. Nous approuvons grandement cette initiative. D'ailleurs, à l'Association du camionnage du Québec, on travaille avec nos partenaires d'Emploi-Québec et d'Immigration Québec, pour mettre sur pied un tel programme à l'instar de la Saskatchewan, pour tenter de recruter des travailleurs étrangers et les inviter à venir travailler comme chauffeurs de camion chez nous. Nous visons évidemment les pays francophones, puisque c'est ce dont nous avons besoin ici. Alors, oui, nous sommes également préoccupés par la pénurie et nous voulons utiliser l'expérience de la Saskatchewan pour la transposer chez nous.

La présidente : En ce qui a trait aux relations de travail, les représentants du Port de Montréal sont satisfaits de la paix industrielle qu'ils ont en ce moment. Dans le secteur du camionnage, quelles sont les principales difficultés en regard des

relations? Do you expect problems in the future, and what must we do to ensure that this sector enjoys peaceful labour relations, in the long term?

Mr. Robert: First of all, the situation varies quite a bit, depending on where you are in Canada. As you know, if you are in the Maritimes, far more drivers are available than in Toronto. The situation is even worse in Calgary. In my opinion, peaceful labour relations depend on attitude. If you treat your employees well, you will enjoy peaceful labour relations. I do not like to use the word, but what is deplorable in the trucking field is the situation in Vancouver last week, for instance, or the strikes in American ports, such as Los Angeles or Seattle. Why was there a problem? Because people were fed up, because the wait lists were so long. For example, here in Montreal, this is really not our way of doing things. Here the container frames belong to the trucking companies; whereas in Vancouver, it is the opposite, the frames belong to the companies, the ship-owners or the people who work at the port. So these people had a devil of a time getting safe vehicles. On the one hand, you have the federal government, or the people from the provinces saying: "You must be driving safe vehicles." And these people were supplying unsafe frames. So the drivers were stuck in the middle. They would drive on to the public scales, get checked by the department, and their vehicle would be non-compliant. Furthermore, there lives were in danger, because their vehicle was not safe; or you would have the opposite problem, some people did not want to maintain their vehicles. Here in Quebec, truckers very rarely do not provide their own frames. So we do not have that problem. However, the length of time truckers have to wait is absolutely deplorable.

Will the situation deteriorate in Vancouver? For the time being, I do not think so. Why? Because the volume is not there. You know the state of Quebec's economy, how the economy is doing in eastern Canada. It is not so hot. However, when you look at the volume going through Vancouver, they currently have more volume than they do capacity. Sometimes the ships have to be redirected to American ports, and people shuttle from American ports to Vancouver or to the Prairie provinces, which clearly shows that the port does not have enough capacity, that the Vancouver port authority does not have the capacity.

Generally speaking, people are certainly unhappy, because when there is extra work, we have the same problem here. When there was a slowdown at CN and they lost a few days of work, or when there were problems with avalanches in western Canada, the direct consequence was that 8, 10, 12, 15 or even 20 trains would arrive at the same time.

The truckers are not getting what they need, and the containers just sit there. They have to be unloaded, and you lose time. We have only 48 hours. After that period of time, we are detained. Just imagine, you have a trucking company with 100 vehicles, and all of a sudden you get 300 containers. If there is the slightest

relations de travail? Est-ce que vous anticipez des problèmes dans l'avenir et qu'est-ce qu'on doit faire pour assurer la paix industrielle dans ce secteur, à long terme?

M. Robert : Premièrement, la situation est très différente, dépendant où vous êtes au Canada. Comme vous savez, si vous êtes des provinces maritimes, la disponibilité de chauffeurs est beaucoup plus grande qu'à Toronto. C'est encore pire à Calgary. À mon avis, la paix industrielle est une question d'attitude. La façon dont vous traitez vos employés encourage la paix industrielle. Je n'aime pas utiliser ce mot-là, mais ce qui est déplorable dans le monde du camionnage, c'est par exemple la situation qui a été vécue à Vancouver au cours de la dernière année, ou les grèves dans les ports américains, à Los Angeles ou encore à Seattle. Pourquoi? C'est une forme d'écoeurément à cause des listes d'attente à n'en plus finir. Par exemple, ici à Montréal, ce n'est pas une coutume très développée, où les châssis conteneurs appartiennent aux entreprises de camionnage; alors qu'à Vancouver, c'est l'inverse, les châssis appartiennent à des entreprises, des armateurs ou à des gens qui travaillent au port. Donc, pour ces gens-là, c'était une chicane noire pour avoir des véhicules sécuritaires. Vous avez, d'une part, le fédéral, les gens des provinces qui disent : « Vous devez aller sur la route avec des véhicules sécuritaires ». Et ces gens-là fournissaient ce qu'on appelle des châssis qui étaient non sécuritaires. Ça fait que là, les chauffeurs étaient pris « in the middle », comme on dit. Ils passent sur une balance publique, se font vérifier par le ministère, et leur véhicule est non conforme. De plus, leur vie en danger, parce qu'ils n'ont pas un véhicule sécuritaire; et à l'inverse, vous avez des gens qui ne veulent pas faire l'entretien des véhicules. Ici au Québec, c'est très rare que les camionneurs ne fournissent pas leur châssis. Donc, on ne vit pas ça. Par contre, on vit des situations de temps d'attente qui sont absolument déplorables.

Est-ce que la situation va se dégrader à Vancouver? Pour l'instant, non. Pourquoi? Parce que les volumes ne sont pas là. Vous savez l'état de l'économie québécoise, l'état de l'économie de l'Est du Canada, ce n'est pas jojo comme on dirait. Par contre, lorsque vous regardez les volumes qui transitent à Vancouver, ils ont actuellement un surplus par rapport à la capacité du port. Les bateaux sont, à certaines occasions, obligés de se déplacer vers les ports américains et les gens font la navette des ports américains vers Vancouver encore ou vers les provinces des Prairies, ce qui démontre clairement qu'il y a une sous-capacité au niveau du port et de l'organisation maritime ou portuaire, si je peux dire, à Vancouver.

Il y a certainement un mécontentement général, parce que lorsqu'il y a un surplus de travail, c'est la même chose ici. Vous savez, quand sont arrivées des situations de ralentissement de quelques jours de travail avec le CN ou encore lorsqu'il y a eu les problèmes d'avalanche dans l'Ouest canadien, la conséquence directe c'est qu'il est arrivé huit, dix, 12, 15 ou 20 trains en même temps.

Les camionneurs sont mal servis, les conteneurs sont en attente. Il faut les décharger, ils vous enlèvent vos délais. On a que 48 heures, après ce délai, nous sommes en détention. Imaginez que vous êtes une compagnie de camionnage possédant 100 camions, et que soudainement il vous arrive 300 conteneurs. S'il y a le

delay anywhere, you have to cover the costs of being detained within your own cost structure. It makes no sense, because you are not the one who was responsible for the delays, or the fact that all of a sudden a large volume arrived at the Port of Vancouver, but you have to pay the price. The customer does not want to pay, because he has been given a door-to-door price. So once again, the truckers find themselves stuck in the middle. They are the victims. Sometimes we have to tell a customer, “No, we will not take your goods, because we cannot pick up the goods within the necessary timeframe.” So, they do business with someone else, but they end up paying for the containers being detained. I have seen some customers get stuck paying up to \$1,000 worth of detention costs for a local haul that costs \$175. It makes no sense!

Those are the facts of life. It is the story of David against Goliath. You cannot dictate rules to others. For instance, I cannot say to the port, “Your people will have to begin working at 6 a.m., because there was ice on the river, and six ships unexpectedly arrived.” The number of trucks and the number of containers. These things do not fluctuate and you will not buy any extra back-ups because there is not enough activity to justify it.

This explains why discontent arises from time to time. You should not be astonished, if you look at this on a national scale, that there is discontent in the West at this time for that very reason. If things got worse in the East, severe discontent could ensue, as has happened in the past, with strikes during which highways and harbours were blocked, et cetera.

Those are the risks. In this industry, as a natural fact, there are some people who could not care less about what happens next. With this kind of attitude, sometimes they sow the wind and reap the whirlwind. Therefore, there could well be a whirlwind. However, at present, this is not a problem in the East. Do you understand? On the other hand, this is an imminent problem in the West.

The Chairman: Also because of the volume.

[*English*]

Senator Tkachuk: Thank you, Ms. Tremblay and Mr. Robert for your informative presentations, because if we were planning to ignore trucks, which I do not think we were, we certainly are not going to plan to ignore them now.

Mr. Robert, at the beginning of your presentation, you spoke about where we were on the world efficiency scale in regards to containers, you talked about Europe, and I am not sure what you meant. I do not know whether you were talking specifically about ports — you were talking about the movement of products from the port, to the truck, to the customer — perhaps you could expand on that a little bit.

moins délai à quelque part, vous êtes obligé d'absorber, à l'intérieur de vos coûts, tous les frais relatifs à la détention. Cela ne fait pas de bon sens, parce que ce n'est pas vous qui êtes responsable des délais ou des avalanches qu'il y a eu au Port de Vancouver, mais vous devez en payer le coût. Le client, lui, ne veut pas payer, parce qu'il a un prix « door to door ». Donc la victime qui est « stuck in the middle », c'est encore le camionneur. On est obligés, à certaines occasions, de dire à un client : « Non, on ne prendra pas votre marchandise, parce qu'on ne peut pas ramasser la marchandise dans les délais requis. » Alors, ils font affaire avec d'autres, mais ils sont pris pour payer des détentions. J'ai vu des clients qui ont été obligés de payer jusqu'à 1 000 \$ de détention, pour un transport local qui coûte 175 \$. Cela n'a pas de sens!

C'est une réalité avec laquelle on doit vivre. C'est l'histoire de David contre Goliath, comprenez-vous? Vous ne pouvez pas aller dicter des règles à quelqu'un d'autre. Moi, je ne peux pas dire, par exemple, au port : « Vous allez faire débiter les gens à 6 heures le matin, parce qu'il y a eu des glaces sur le fleuve, puis il est arrivé soudainement six bateaux. » Il y a la même quantité de chauffeurs, il y a la même quantité de camions, puis il y a la même quantité de châssis conteneurs. Puis ça, ça ne fluctue pas, puis tu n'en achèteras pas au cas où parce que, de toute façon, l'activité n'est pas là.

Cela explique pourquoi, à l'occasion, il y a du mécontentement. Et ne soyez pas étonnés, lorsque vous regardez sur une base nationale, pourquoi il y a du mécontentement dans l'Ouest actuellement, c'est à cause de ça. S'il fallait que la situation empire dans l'Est, il y aurait de forts risques de mécontentement, comme il y en a déjà eu dans le passé, avec des grèves au cours desquelles les routes et les ports ont été bloqués, et ainsi de suite.

Ce sont les risques. Vous êtes dans une industrie où effectivement, il y a des gens qui se désintéressent complètement de ce qu'est l'étape suivante. Avec une telle attitude, des fois on sème le vent puis on récolte la tempête. Donc, tempête il pourrait y avoir. Mais pour l'instant, dans l'Est, ce n'est pas un problème. Comprenez-vous? Alors que dans l'Ouest, c'est imminent.

La présidente : À cause du volume aussi.

[*Traduction*]

Le sénateur Tkachuk : Merci, madame Tremblay et monsieur Robert de vos exposés informatifs, car si nous avions l'intention de ne pas tenir compte de l'industrie du transport routier, ce qui n'est pas le cas à mon avis, nous ne pourrions certainement plus en tenir compte maintenant.

Monsieur Robert, au début de votre exposé, vous avez parlé de notre efficacité en ce qui a trait aux conteneurs ainsi que de l'Europe, mais je ne suis pas certain de ce que vous vouliez dire. Je ne sais pas si vous vouliez parler spécifiquement des ports — vous avez abordé la question du mouvement des produits à partir du port, jusqu'au camion, jusqu'au client — alors vous pourriez peut-être préciser.

Mr. Robert: You would agree with me that the ports are much bigger, but the ports have been developed with a vision. A country like Holland has always lived with trade and naturally, when it was the time to build a port, they built a port that had a vision of a great trading port to be the door to Europe. Germany is similar although France is not the best-equipped country in terms of ports. They do have ports, but they do not have state-of-the-art ports. You can find state-of-the-art ports in Holland, Germany, and Belgium. There are large, efficient ports in Asia and in some cities in the United States.

Today the west coast of United States has been caught by the traffic coming from Asia, so now they are talking about either making the long turn through South America, or having another channel, because as you know, Panama is not big enough to take the big boats that come across. Why? Because the commerce is now moving to Atlanta, North Carolina, South Carolina, Charleston to Virginia, and then to New York. Why? Because New York, even though it is an efficient port, it is not the most efficient port. The unions are very strong, and naturally, you know, they do not get all the results they would like to get.

In United States, the automobile industries are moving to the south now because they are having so many problems with the union in the north. It is no different with the ports. In the old days there was Elizabeth, New Jersey and New York, and that was it. Then other ports started to appear along the coast such as Philly, Trenton, Wilmington, and so on. Now, the large boats will move to the east, and we a lot of big ports will start to appear all along the east coast of United States. It is a matter of time. You know why? As long as the traffic comes from Asia, they must move the product to the east coast, and the rail cannot keep up, so boats will move the containers to the east.

When I referred to Europe and so on, that is the portion I know the best. The work at the port is highly automated. Secondly, the pick-up of the containers by the truck drivers — all the controls and electronics are highly automated. In fact, truck drivers come in, they have a card, they enter their container numbers, contract numbers, personal identification numbers and passwords. Right away the system will say, "Go to aisle 122." The truck driver backs the truck in, receives a card, enters it, the crane picks out the container and puts the container on the truck. Everything is automated. It is state-of-the-art.

Half the port in Rotterdam is labour-intensive, and the other half is totally automated. Nobody drives the trucks and moves the containers away. Robots do it automatically.

I do not suggest we should have robots. I suggest we should be more sophisticated. Today, we have working hours in Montreal, eight hours, from 8 a.m. to 4 p.m. In these countries, they work seven days a week, 24 hours a day. They do not carry the level of

M. Robert : Vous serez d'accord avec moi pour affirmer que les ports sont beaucoup plus gros, mais qu'ils ont été développés avec une vision. Les Pays-Bas par exemple ont une longue tradition commerciale et, naturellement, lorsque le moment est venu de construire un port, ils en ont construit un qui devait être un grand port de commerce, la porte de l'Europe. C'est la même chose en Allemagne, mais on ne peut pas dire que la France est le pays le mieux équipé en ce qui concerne les ports. Il y a des ports en France, mais ils ne sont pas à la fine pointe de la technologie. On peut trouver des ports qui sont à la fine pointe de la technologie aux Pays-Bas, en Allemagne et en Belgique. Il y a de grands ports, des ports efficaces, en Asie et dans certaines villes américaines.

La côte ouest des États-Unis ne peut plus accueillir tout le trafic maritime provenant de l'Asie. On envisage donc de devoir faire le détour par l'Amérique du Sud ou de construire un autre canal, car, comme vous le savez, celui de Panama n'est pas assez grand pour les gros navires. Pourquoi? Parce que le commerce se déplace de plus en plus vers Atlanta, les Carolines, Charleston, en Virginie, et New York. Pourquoi? Parce que le Port de New York est un bon port, mais pas le plus rentable qui soit. Les syndicats y sont très puissants et, évidemment, on ne peut pas toujours y faire ce qu'on voudrait.

Aux États-Unis, le secteur de l'automobile se déplace vers le Sud en raison des nombreux problèmes qu'on connaît dans le Nord avec les syndicats. C'est la même chose dans les ports. Dans le passé, il y avait Elizabeth, au New Jersey, et New York, et aucune autre possibilité. Puis, d'autres ports sont apparus le long de la côte à Philly, Trenton, Wilmington, et ainsi de suite. Au fur et à mesure que les grands navires se dirigeront vers l'Est, de nombreux ports feront leur apparition le long de la côte est des États-Unis. Ce n'est qu'une question de temps. Pourquoi? Le trafic maritime arrive de l'Asie et les cargaisons doivent se rendre jusque sur la côte Est, mais le chemin de fer ne suffit pas. Par conséquent, les conteneurs devront être transportés jusque sur la côte Est par bateau.

Quand j'ai parlé de l'Europe, j'ai parlé de ce que je connais le mieux. Dans les ports, le travail est en grande partie automatisé. De plus, les camionneurs chargent les conteneurs sur leur camion au moyen de contrôles électroniques automatisés. Il leur suffit, s'ils ont une carte, d'entrer les numéros des conteneurs, les numéros des contrats, les numéros personnels d'identification et les mots de passe. Le système leur dit alors où aller, par exemple, dans l'allée 122. Le conducteur fait reculer son camion dans cette allée, reçoit une carte, l'entre dans le système et la grue prend le conteneur et le dépose sur le camion. Tout est automatisé. C'est à la fine pointe de la technologie.

La moitié du Port de Rotterdam emploie beaucoup de main-d'œuvre, mais l'autre moitié est totalement automatisée. Ce ne sont même plus des êtres humains qui conduisent les camions et déplacent les conteneurs, mais des robots.

Je ne veux pas dire que nous devrions aussi avoir des robots. Toutefois, le système pourrait être plus perfectionné. À l'heure actuelle, on travaille de 8 heures à 16 heures. Dans ces pays européens, on travaille sept jours par semaine, 24 heures par jour

staff that we have. We have tolerated being overstaffed all over the place. Now if we bring one person in, we must bring 15 people in, to move maybe ten containers. It does not make sense so they close the port.

At the same time, this is the time of the day where there is no traffic. This is the time of the day where you can work and deliver to customers. A lot of customers are open for receiving and shipping 24 hours a day. Look at the stores today. People can go shopping on Saturday or Sunday, and we must make deliveries on Saturday and Sunday. Our industry has adapted to the reality of the world but some areas have not.

Imagine if the bus drivers in the city worked only from 8 a.m. to 5 p.m. Why not? Others are working from 8 to 5. Why should these idiots work until midnight? It does not make sense.

It is the same in our industry. We have adapted to the new reality. This new reality is to provide service seven days a week, 24 hours a day. Our drivers are working different shifts but we have facilities where they can only go only from this time to this time. Who is the punching bag in between: the truck drivers and the trucking industry.

The time has arrived. It is not about building. It is like an office. I will give you an example. My people claimed that we were short of space. I said, "No, we are not short of space, because at 4:30 the building is empty. Why does part of the group not work in the afternoon and the other part at night?" They said, "No, we have to work from 8 to 5." I said, "Who has decided that? Why is our industry not working around the clock?"

My point is that people must learn to work that way. We need to have a country that is competitive in terms of costs. We need to use our infrastructure 24 hours a day. People must adapt to this reality. We need to be competitive. We need to think outside the box. Today, everybody works from 8 to 4, everybody goes home in traffic at the same time and everybody is happy. They complain that there are too many trucks on the road and on the bridge. It is a great life.

In the meantime, we need subsidies, we need more infrastructure, we need this and we need that. When we fly to Australia, we do not mind flying at night. If we go to Europe, we do not mind flying at night. But when we are working within the city, we have to be home at 5. There is something wrong. We need to be competitive, or you need to explain why not, because I am not smart enough to understand.

Senator Tkachuk: Ms. Tremblay, you brought up an example of where the railways had failed in moving. I think you said perishables, Montreal to Vancouver, and Vancouver to Montreal. Trucks, therefore, needed to move perishables. Can you give me

et on emploie beaucoup moins de gens. Nous avons toléré une augmentation excessive des effectifs. Si nous voulons faire entrer un camion, nous devons faire appel à 15 personnes pour déplacer une dizaine de conteneurs. Cela ne vaut pas la peine et, par conséquent, on préfère fermer le port.

Par contre, c'est à cette période que le trafic est moins important. C'est pendant cette période qu'on peut travailler et faire des livraisons. Beaucoup de clients sont prêts à faire la réception et l'expédition 24 heures par jour. Vous n'avez qu'à penser aux magasins. Les gens peuvent aller au magasin le samedi ou le dimanche, et nous devons faire des livraisons ces jours-là. Ce ne sont malheureusement pas tous les secteurs de notre industrie qui se sont adaptés à cette réalité.

Imaginez que les chauffeurs d'autobus des services de transport urbain demandent à ne travailler que de 8 heures à 17 heures. Et pourquoi pas? Bien d'autres gens travaillent de 8 heures à 17 heures. Pourquoi eux devraient-ils travailler jusqu'à minuit? Cela n'a aucun sens.

Il en va de même dans notre industrie. Nous nous sommes adaptés à la nouvelle réalité, et la nouvelle réalité, c'est qu'il faut fournir le service sept jours par semaine, 24 heures par jour. Nos conducteurs ont des quarts de travail, mais certaines installations ne leur sont accessibles que pendant certaines périodes. Qui en fait les frais? Les camionneurs et l'industrie du transport routier.

Le temps est venu d'agir. Ce n'est pas une question d'espace. Je vous donne l'exemple de l'espace de bureau. Mes employés m'ont dit qu'ils manquaient d'espace. Je leur ai répondu : « Non, nous ne manquons pas d'espace, parce qu'à 16 h 30, l'immeuble est vide. Pourquoi une partie des employés ne travaillent-ils pas l'après-midi et les autres, en soirée? ». Ils m'ont répondu qu'ils devaient travailler de 8 heures à 17 heures. Moi, j'ai voulu savoir qui avait pris cette décision et pourquoi dans notre industrie on ne travaillait pas 24 heures par jour.

Voici où je veux en venir. Nous devons apprendre à travailler 24 heures par jour. Nous voulons que notre pays soit compétitif en matière de coûts. Il faut donc que nous utilisions notre infrastructure 24 heures par jour. Il faut s'adapter à cette réalité. Nous devons être compétitifs. Pour ce faire, nous devons sortir des sentiers battus. Actuellement, tout le monde travaille de 8 heures à 16 heures, tout le monde rentre à la maison dans les bouchons de circulation à la même heure et tout le monde est satisfait. Puis, les gens se plaignent qu'il y a trop de camions sur les routes et les ponts. Quelle belle vie.

Entre-temps, nous avons besoin de subventions, de plus d'infrastructures et de bien d'autres choses. Quand nous allons en Australie, nous n'avons pas d'objection à prendre un vol de nuit. Quand nous allons en Europe, nous n'avons pas d'objection à prendre un vol de nuit. Mais quand nous travaillons en ville, nous devons être à la maison à 17 heures. Ça ne va pas. Nous devons être compétitifs; sinon, vous allez devoir m'expliquer pourquoi pas, car je ne suis pas assez intelligent pour comprendre.

Le sénateur Tkachuk : Madame Tremblay, vous avez donné un exemple de denrées périssables dont le chemin de fer n'avait pu assurer la livraison de Montréal à Vancouver et de Vancouver à Montréal. Il a alors fallu des camions pour transporter ces

an example of what you meant? You went through it, but I did not know exactly what you were referring to. If you can expand on that a little: is it lettuce? I do not know what it would be, and why the railways failed. Why are trucks used to move that product a long, long way from Montreal to Vancouver, or return.

[Translation]

Ms. Tremblay: My English is not very good.

[English]

Senator Tkachuk: No problem: The translator is good so I am sure that was not the issue.

[Translation]

Ms. Tremblay: I explained that the railway networks are overloaded with certain kinds of merchandise. They are running at a 105 or a 110 per cent of their capacity on the big East-West networks. This created a demand for truckers to carry certain goods, especially goods that need to be delivered quickly, with a deadline and with a guaranteed service. A parallel container service was offered between Vancouver and Montreal. It was because the railway network was unable to meet the schedules required by the clients. This mainly involves perishable goods like fruits, vegetables, meat and so forth. This is a parallel service. Truckers pick up the goods in the Port of Vancouver as they arrive from Asia or from the American west coast in containers, and then they take them to the Montreal region for distribution. Conversely, local goods from Quebec or from Eastern Canada are brought to the west and shipped through harbours like Vancouver or Seattle.

[English]

Senator Tkachuk: That is when the harmonization issues probably arise, where you have the three trailers, the two trailers, the one tire, the double —

Ms. Tremblay: Exactly.

Senator Tkachuk: We deal with those things, and as senators, we have heard all these issues of harmonization, and the issues from the business world and the trucking world. Although I am in favour of a federal system, it drives me crazy why we cannot bring ten people together to figure this out, because the issue is not complicated. Maybe I am missing the point, but it has not been explained to me sufficiently.

Nonetheless, perhaps if citizens were seen as clients rather than subjects, it would be a lot better.

denrées périssables. Pourriez-vous me donner un exemple de ce que vous vouliez dire? Je n'ai pas très bien compris ce à quoi vous avez fait allusion. Pourriez-vous nous en dire plus long? S'agit-il de laitue? Je ne sais pas ce que c'était mais je ne comprends pas pourquoi ces denrées n'ont pu être expédiées par voie ferroviaire. Pourquoi doit-on expédier des produits par camion sur des distances aussi longues que celles qui séparent Montréal de Vancouver?

[Français]

Mme Tremblay : Mon anglais n'est pas très bon.

[Traduction]

Le sénateur Tkachuk : Nous avons de bons interprètes. Là n'est pas le problème.

[Français]

Mme Tremblay : J'expliquais que pour certaines marchandises, certaines commodités, les réseaux ferroviaires sont surchargés, ils sont surutilisés. Ils fonctionnent à 105 p. 100 ou 110 p. 100 de capacité sur les grands réseaux Est/Ouest. C'est donc pour ça qu'il y a eu une demande parallèle auprès des camionneurs pour transporter certaines marchandises, surtout les marchandises qui ont besoin d'une livraison rapide, dans un délai limité et avec un service garanti. C'est un service parallèle de conteneurs qui s'est fait entre Vancouver et Montréal. Parce que le réseau ferroviaire n'était pas capable de répondre dans les temps et les délais fixés par les clients. Alors, c'est surtout pour les produits périssables, soit les fruits et légumes, les viandes, et ainsi de suite. C'est un service parallèle où les camionneurs prennent des marchandises au Port de Vancouver, qui arrivent d'Asie ou de la côte Ouest-américaine par conteneurs, et les amènent ensuite pour être redistribuées dans la région de Montréal; et inversement, des produits locaux, du Québec ou de l'Est du pays, qui sont ensuite transportés vers l'Ouest, pour être embarqués dans les ports, par exemple, le Port de Vancouver ou celui de Seattle.

[Traduction]

Le sénateur Tkachuk : C'est là que surgissent les problèmes d'harmonisation, quand vous avez trois remorques, deux remorques, des roues à un pneu, des roues à deux pneus...

Mme Tremblay : Précisément.

Le sénateur Tkachuk : Nous examinons ces questions, nous, les sénateurs, et nous avons entendu parler des problèmes d'harmonisation qui existent au sein du monde commercial et du monde du transport routier. Je suis pour le système fédéral, mais je n'arrive pas à comprendre pourquoi dix personnes ne pourraient pas, ensemble, régler cette question, car elle n'est pas si compliquée. Peut-être que je ne sais pas tout, mais peut-être qu'on ne m'a pas tout dit non plus.

Quoi qu'il en soit, peut-être que si les citoyens du pays étaient vus comme des clients plutôt que des sujets, tout irait mieux.

[Translation]

Senator Dawson: I agree with the chair and with Senator Tkachuk in saying that you have really raised our awareness of your issue. But I can tell you that we also heard about complications and difficulties when we were in Vancouver. I think that one of the drawbacks in Vancouver is the fact that they did not collaborate, as you are doing, both among associations and individuals and governments. You also discussed harmonization, a topic that we regularly hear about. As individual components, marine transport, railways, trucking are very efficient, but we really begin to understand the situation when we try to harmonize them with each other by applying the concept of intermodal transportation in practice. The message is very clear to the committee.

Ms. Tremblay, you mentioned a tool that is used in the United States.

Ms. Tremblay: UUIA.

Senator Dawson: Could you give us some details about this?

Ms. Tremblay: UUIA is a standardized document developed by an intermodal consortium of people from marine, railway and highway transportation. At present, a container that leaves China for Vancouver has an accompanying document; when it is transferred to railway transportation, it needs another document; next, if it is handed over to truckers, a further document has to be prepared that will accompany the container from the railway to its final destination. The UUIA works by regrouping all the relevant information for each mode in a single document. This is a digital document accessible to the entire chain of transportation, with specific information for each mode that is accessible to all the partners. The trucking companies and all the other transportation companies in the chain sign an agreement whereby they use this document for all intermodal movement. This saves a great deal of paper, and it eliminates the need to search for the individual digital information for each client in the transportation chain. Basically, it gives us access to information on line at any time.

Senator Dawson: Madam Chairman, it would be worthwhile to look further into this aspect of the file. I think that this is certainly an interesting point for us to recommend.

To conclude, Mr. Robert, let me tell you that as there are many more trucking companies than railway company presidents or port authorities, it would be good for your group to do some effective lobbying. You have more voices in your group than they have in theirs. I do not doubt that you will do well by continuing to pass the message and showing how important the industry is. As a matter of fact, apart from alphabetical order, we tend to put you in the fourth place, whereas you are probably the one who is the closest to home. Therefore, we should move you up a bit.

[Français]

Le sénateur Dawson : J'appuie les paroles de madame la présidente et du sénateur Tkachuk concernant le fait que vous nous avez sensibilisés fortement à votre dossier. Mais je peux vous assurer qu'on avait entendu parler aussi, lorsque nous étions à Vancouver, des complications et de la difficulté. Je pense qu'une des faiblesses du côté de Vancouver, c'est qu'ils n'ont pas collaboré, comme vous le faites, tant au niveau de l'association qu'au niveau individuel, auprès des gouvernements. Vous avez parlé également d'harmonisation, c'est quelque chose qui revient assez régulièrement dans les messages qu'on reçoit. Pris individuellement, le maritime, le train, le camionnage, sont des composantes très efficaces, mais c'est quand on essaie de les faire s'harmoniser ensemble, quand l'intermodalité devient une réalité et non pas un concept, qu'on commence à comprendre. Le message très clair auprès du comité.

Vous avez parlé, madame Tremblay, d'un outil qui est utilisé aux États-Unis.

Mme Tremblay : UUIA.

Le sénateur Dawson : Pouvez-vous préciser un peu sur ce sujet?

Mme Tremblay : UUIA, est un document uniforme qui a été élaboré par un consortium intermodal de gens du maritime, de gens du ferroviaire et du transport routier. En ce moment, un conteneur qui part de la Chine vers Vancouver a un document qui l'accompagne; quand il est pris en charge par le ferroviaire, un autre document est utilisé pour le transport vers une autre gare ferroviaire; ensuite, si c'est donné aux routiers, il faut faire un autre document, qui va ensuite amener le conteneur du ferroviaire jusqu'à la destination finale. Alors, ce que fait le UUIA, c'est qu'il réunit toutes les informations pertinentes pour chacun des modes, sur un seul et unique document qui, lui, est électronique et accessible par toute la chaîne de transport, avec des informations précises pour chacun des modes et accessibles à tous les partenaires. C'est une entente que les camionneurs signent, ainsi que toutes les entreprises de transport de la chaîne afin d'utiliser ce document pour tous les mouvements intermodaux. Cela élimine d'abord beaucoup de papier, mais surtout des recherches informatiques qui doivent être faites avec chacun des clients de la chaîne de transport. Enfin, cela permet d'avoir l'accès à l'information, en ligne, en tout temps.

Le sénateur Dawson : Cela vaudrait la peine, madame la présidente, qu'on étudie davantage cet aspect du dossier. Je pense que c'est certainement un point intéressant pour nos recommandations.

En terminant, M. Robert, je voulais vous dire, que puisqu'il y a beaucoup plus de camionneurs que de présidents de compagnie de chemin de fer ou de présidents de port, un lobby efficace de votre part serait utile. Vous avez plus d'électeurs dans votre club qu'ils ont d'électeurs dans le leur. Je pense que vous avez certainement avantage à continuer de faire passer le message et à communiquer l'importance de l'industrie. Parce qu'effectivement, sans y aller par ordre alphabétique, on a peut-être tendance à vous mettre en quatrième position, tandis que vous êtes probablement celui qui est le plus proche de la maison et on devrait vous mettre un peu plus près.

Mr. Robert: Senator, you just made an observation, and an idea came to my mind right away. Sometimes, for us, the truckers, it is like a meeting between a deer and a lion. The conversation does not last long. When we try to make our point to some of the big stakeholders, the conversation does not go far. Although we are trying to represent the industry, I can understand why certain truckers resort to blocking highways and doing other similar things. Why is this happening? It is because the players are not equal in strength. When a lion meets a deer, you know very well how the conversation ends, and this is our daily experience. Sometimes it only takes one last straw to break the camel's back. This can lead to situations that might not be catastrophic, but that are nonetheless unpleasant and project a poor image of the industry. However, if consumers were aware of the facts, they would stand behind the truckers. We do not want to condemn them; we want to understand why these things are happening.

I was struck by something that you said earlier. We must raise those issues because they have to do with your concerns.

Senator Dawson: When we invite people, we give equal treatment to the lion and to the deer; probably, the deer gets most of our sympathy.

Mr. Robert: We cannot wait to see that. If that is so, we will have many paragraphs.

[English]

Senator Mercer: Thank you both for being here. I found it interesting that you used terminology that we have not heard from other people in trucking. Particularly in British Columbia, we did not hear them talking about information technology, modernization and harmonization. We did not hear that. We heard they were much more confrontational with the employer.

Early in the presentation, one of you talked about the problems with different access codes — cards for different parts, and that standardization across the board was needed. I take that and marry it with your discussion of harmonization, your increased use of information technology, and modernization, and I gather that uniform intermodal interchange agreement may also have some of that involved.

It comes back to the question of security, because when we ask the question about this issue, we think we will receive a certain answer, and we seldom receive the one we anticipated. Are you saying that truckers would not have a difficulty if we had an identification program like that, and truckers in Canada would also be willing to be subjected to security checks?

M. Robert : Tantôt vous avez fait une remarque, sénateur, et il m'est venu tout de suite une idée : c'est à l'occasion, pour nous, l'industrie du camionnage, la biche qui rencontre le lion. La conversation ne dure pas très longtemps. C'est ce qui arrive lorsqu'on est en présence de certains grands intervenants, et lorsqu'on essaie de faire valoir des points, la conversation se termine rapidement. Bien qu'on essaie de représenter l'industrie, je peux comprendre, pourquoi certaines catégories de camionneurs revendiquent soit en bloquant les routes ou en posant des gestes semblables. Pourquoi? Parce que les forces en présence ne sont pas égales. Et lorsque vous êtes devant le lion et la biche, vous savez très bien comment se finit la conversation et c'est ce que nous vivons au quotidien. Il vient un temps où arrive la goutte qui fait déborder le vase et cette goutte-là n'entraîne peut-être pas des catastrophes, mais des situations qui sont plutôt désagréables et qui viennent ternir l'image de l'industrie dans le monde du consommateur ou du quotidien. Mais en réalité, si ces gens-là étaient bien informés de la réalité, je pense qu'ils seraient les premiers à appuyer ces gars-là. On n'est pas là pour les condamner, mais pour essayer de les comprendre et saisir le pourquoi.

Vous avez fait une intervention tout à l'heure qui m'a touché. C'est important de soulever ces choses-là parce que c'est en rapport avec votre préoccupation.

Le sénateur Dawson : C'est pour cela que nous, quand on reçoit les gens, on traite le lion de la même façon que la biche et même probablement que la biche a beaucoup plus de sympathie.

M. Robert : On a bien hâte de voir ça. On va avoir plusieurs paragraphes dans ce cas-là.

[Traduction]

Le sénateur Mercer : Merci à vous deux d'être venus. J'ai trouvé intéressant que vous employiez des termes que d'autres représentants du secteur du camionnage n'ont pas utilisés. Surtout en Colombie-Britannique, nous n'avons pas entendu parler de technologies de l'information, de modernisation ou d'harmonisation. Les témoins ne nous ont pas parlé de cela. Ils nous ont plutôt dit qu'il y avait beaucoup d'affrontements avec l'employeur.

Au début de votre exposé, l'un d'entre vous a parlé des problèmes que causent les différents codes d'accès — les cartes pour les différentes parties, et vous avez dit qu'il fallait normaliser tout cela. Si je fais le lien avec vos remarques sur l'harmonisation, votre emploi accru des technologies de l'information et la modernisation, j'en conclus que l'accord uniformisé d'échange intermodal a aussi à voir avec cela.

Cela nous ramène à la question de la sécurité, car quand nous interrogeons des témoins à ce sujet, nous recevons rarement la réponse que nous attendions. Dites-vous que les camionneurs n'auraient pas de difficulté si nous avions un tel programme d'identification, et que les camionneurs du Canada seraient disposés à se soumettre à des vérifications de sécurité?

We are talking about a post 9/11 situation where people are going onto container piers, or sensitive industries have vehicles that may or may not contain hazardous material. Are you saying that you think this identification program could fly: that people would buy this?

[Translation]

Ms. Tremblay: Of course, I only intended to raise your awareness of what is going on. There are different security zones in a harbour, depending on where the driver picks up a container; the security is different if he can access direct delivery of fuel to the ship. This involves much higher security. If a trucker has security clearance for the port of Montreal, after having gone through the background checks, there is no reason why he should not have the same clearance in Halifax harbour, in Baie Comeau or in Vancouver. Why are there so many procedures to go through? This is what I meant to say. The legislation is federal, security measures are standardized, the security criteria are clear, therefore, why should we repeat the same procedure, increase the costs and the time that it takes? That was my point.

[English]

Senator Mercer: In Vancouver, they told us — I looked for the actual words, but I cannot find them — a huge number of passes were issued to truck drivers for the Port of Vancouver. However, when they measured usage — recognizing that some long-haul truck drivers are not at the port everyday, as a short-haul driver delivering in the greater Montreal area would be — they indicated that a large number of passes were issued, but they were not being used. There was some concern by the port that this situation would allow for some security issues. Do you see that as an issue?

Mr. Robert: Once you understand the way trucking works, it is as if you serve a meal, and everybody is at home tonight and will eat from the same plate. They have 300 drivers, they register the 300 drivers, because they do not know which ones will go to the port today, and where are they will go.

They need to develop a standard around their company so that everybody must qualify. As you know, in Canada, with the rights of persons and so on, it is a real issue. Not every driver can qualify, so sometimes they will qualify more drivers than they should, simply because some drivers cannot go — they will be somewhere else. Once the driver is somewhere else, they need to qualify more drivers. In Vancouver, it is an issue.

La situation a changé depuis le 11 septembre; nous devons mieux surveiller les quais de chargement et de déchargement des conteneurs et les véhicules qui pourraient contenir des matières dangereuses. Croyez-vous qu'un tel programme d'identification serait bien accepté?

[Français]

Mme Tremblay : C'est certain que mon intervention avait pour seul et unique but de vous sensibiliser à la situation. Pour une zone donnée dans un port, dépendamment où le chauffeur va chercher un conteneur, ce n'est pas la même zone de sécurité que s'il a accès à une livraison, par exemple, de carburant directement au navire. À ce moment-là, la zone de sécurité est beaucoup plus importante. Par contre, un camionneur qui va chercher un conteneur situé après les « background checks », après toutes les mesures de sécurité, s'il est reconnu comme étant sécuritaire au Port de Montréal, il n'y a aucune raison afin qu'il ne soit pas reconnu au Port de Halifax, au Port de Baie-Comeau ou à celui de Vancouver. Alors, pourquoi multiplier les processus? En fait, mon intervention allait dans ce sens. Étant donné que la loi est fédérale, les mesures de sécurité sont normalisées, les critères de sécurité sont connus, alors pourquoi répéter le processus et, par le fait même, dédoubler les frais et les procédures ainsi que le temps de traitement et la procédure administrative? C'était le but de mon intervention.

[Traduction]

Le sénateur Mercer : À Vancouver, des témoins nous ont dit — j'ai oublié en quels termes précis — qu'un nombre considérable de laissez-passer avaient été accordés à des camionneurs pour le Port de Vancouver. Mais après avoir évalué l'usage de ces laissez-passer — en tenant compte du fait que les conducteurs de camion sur de longs parcours ne vont pas au port tous les jours, comme ce serait le cas du camionneur en zone courte qui fait des livraisons dans la région de Montréal — on a constaté qu'un grand nombre de ces laissez-passer n'étaient pas utilisés. Les autorités de ce port s'inquiètent donc des conséquences que cela pourrait avoir pour la sécurité. Croyez-vous qu'elles ont raison de s'inquiéter?

M. Robert : Pour vous faire comprendre le fonctionnement du transport routier, je vous dirai que c'est comme si vous serviez un repas et que tout le monde venait manger à la maison, dans la même assiette. S'il y a 300 conducteurs, on inscrit 300 conducteurs, car on ne sait jamais lesquels iront au port quel jour et où ils iront.

Il faut donc que chaque entreprise se dote de normes pour l'attribution de ces laissez-passer. Au Canada, comme vous le savez, avec la Charte des droits, ce n'est pas facile. Tous les camionneurs ne seraient pas nécessairement admissibles. Étant donné que certains camionneurs ne peuvent aller à certains endroits, on accorde toujours plus de laissez-passer qu'il n'en faut tout simplement parce que certains camionneurs n'iront pas à certains endroits. Une fois que le camionneur travaille dans une autre région, il faut le remplacer. À Vancouver, cela a causé des problèmes.

The situation is the same with the Free and Secure Trade, FAST, Card to go to the States. They cannot qualify every driver. Some drivers have some little spot on their file, and they cannot qualify for the FAST Card. We could expand the use of the FAST Card to come into the port. However, if we were to do that, we will probably eliminate 50 per cent of the drivers that can go to the port. We need to be careful. It is a big, big problem.

Senator Mercer: However, you say that developing a standard access card with a security check behind it is desirable?

Mr. Robert: It is desirable, and I would put three question marks right behind it. It is desirable in the same way it is desirable for regulation in the trucking industry, and we said a few minutes ago there is too much regulation.

Senator Mercer: Yes.

Mr. Robert: There are all kinds of regulation, but no regulation at the entry. It is as if I was to tell you, you can walk into the university with three guns, but once you are in the university, we will put controls at each classroom.

Senator Mercer: I appreciate that.

Mr. Robert: That is why the entry is the problem. The entry into the industry today is wide open. However, once they are in, they have regulations to keep up with. In our case, we are a CT pad carrier with FAST Card. The large majority of our drivers have their FAST Card and everything. I am the president. I cannot get my Fast Card. Why? Because in 1992, I contested a situation, which is defined as totally legal. It was movement of cabotage within United States. Because I did not want my driver to be caught, and have this on his file, I volunteered to drive the truck across the border to run the test, and they put it in my file. I received a decision from the U.S. District Court of Washington that I received my pardon, but I cannot obtain my FAST Card. I am the president of the company, and we have about 1,100 drivers with their FAST Card, and I cannot obtain mine. I have stolen nothing, I have never used drugs and I have done nothing. You understand? It is stupid.

Things in the bureaucracy today will eliminate so many drivers from qualifying to drive and pick up containers, if we do not pay attention to this. You say there is a shortage of drivers, yes, there is. To put in some kind of strict qualifications, the bureaucracy we already have in Canada and in United States but particularly in Canada with the rights of the person, is absolutely crazy.

Senator Mercer: Mr. Robert, it is not only the bureaucracy of today: It is the bureaucracy that has been around for a long time.

Thank you very much, I appreciate your frankness.

Il en va de même pour le programme EXPRES, pour aller aux États-Unis. On ne peut y inscrire tous les camionneurs. Certains camionneurs, en raison d'une faute commise dans le passé, ne sont pas admissibles à ce programme. On pourrait élargir le programme EXPRES pour qu'il s'applique aux ports. Toutefois, on empêcherait probablement 50 p. 100 des camionneurs d'entrer dans les ports. Il faut donc être prudent. Ce serait donc tout un problème.

Le sénateur Mercer : Vous croyez néanmoins qu'il serait souhaitable de créer une carte d'accès normalisée qui serait accordée après une vérification de sécurité?

M. Robert : Oui, c'est souhaitable, mais autant que l'est la réglementation du secteur du transport routier. Or, nous venons de dire qu'il y a déjà trop de règlements.

Le sénateur Mercer : C'est vrai.

M. Robert : Il y a toutes sortes de règlements, mais l'entrée dans les ports n'est pas réglementée. C'est comme si je vous permettais d'entrer dans les immeubles d'une université avec trois fusils mais que je contrôlais l'accès à chaque salle de classe.

Le sénateur Mercer : Je comprends.

M. Robert : C'est l'entrée dans l'industrie qui est problématique. De nos jours, la porte est grande ouverte. Toutefois, une fois qu'on est entré, on doit respecter les règlements. Notre entreprise fait partie du programme EXPRES et C-TPAT. La grande majorité de nos conducteurs ont leur carte EXPRES et tout le reste. Moi, le président de l'entreprise, je n'ai pu obtenir ma carte EXPRES. Pourquoi? Parce qu'en 1992, j'ai contesté une situation qui était tout à fait légale en théorie. Il s'agissait de cabotage aux États-Unis. Parce que je ne voulais pas que mon conducteur soit tenu responsable, et que son dossier l'indique, je me suis porté volontaire pour faire franchir la frontière à mon camion. Cela figure à mon dossier. J'ai reçu la décision de la Cour du district de Washington, j'ai ensuite été réhabilité, mais je ne peux obtenir ma carte EXPRES. Je suis le président de la société, nous comptons environ 1 100 conducteurs qui ont leur carte EXPRES, mais moi, je ne peux l'avoir. Pourtant, je n'ai rien volé, je n'ai jamais consommé de drogue et je n'ai rien fait de mal. Vous comprenez? C'est stupide.

Les tracasseries administratives imposées par la bureaucratie finiront par empêcher de nombreux camionneurs de transporter des conteneurs, si nous ne faisons pas attention. Vous dites qu'on manque de camionneurs, et, en effet, c'est vrai. Mais il est insensé d'imposer des exigences strictes comme tente de le faire la bureaucratie du Canada et des États-Unis, mais surtout celle du Canada, qui doit composer avec la Charte des droits.

Le sénateur Mercer : Monsieur Robert, les tracasseries bureaucratiques ne datent pas d'hier; elles existent depuis très longtemps.

Merci beaucoup de votre franchise.

Senator Merchant: I would be remiss if I did not say thank you for coming and speaking so frankly with us. I think we have heard you here. I do not want you to think we do not appreciate your concerns. You are dealing with the absolute monopoly when you deal with ports. You do not have many choices.

You have raised many problems with us. Our best trading partner is nervous, understandably, with the security and delays. I think you have gone through many questions and answered many concerns.

Mr. Robert: It was a pleasure.

[Translation]

The Chairman: Thank you ever so much. I hope that you feel that we heard you and that we understood you.

Mr. Robert: In any case, you certainly did listen to us.

The Chairman: We wish you the best of luck in your future work and we hope that will find ways to make your work easier by making recommendations to the government.

Mr. Robert: Thank you very much. I thank you all.

Ms. Tremblay: I will enjoy reading that report.

The committee adjourned.

MONTREAL, Tuesday, May 15, 2007

The Standing Committee on Transport and Communications met today, at 9:01 a.m., to examine and report on current and potential future containerized freight traffic handled at, and major inbound and outbound markets served by, Canada's Pacific Gateway container ports, East Coast container ports and central container ports and current and appropriate future policies relating thereto.

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

[Translation]

The Chairman: Our committee is 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.

Our witnesses this morning are: Mr. Michael H. Broad, President of the Shipping Federation of Canada, and Ms. Anne Legars, Political Director, Government Affairs. From the Centre for Research on Transportation, we have with us Mr. Teodor Gabriel Crainic, Director of Intelligent Transportation Systems Laboratory.

Le sénateur Merchant : Je m'en voudrais de ne pas vous remercier d'être venu et de nous avoir parlé avec tant de franchise. Je crois que nous avons pris bonne note de vos observations. Nous comprenons vos préoccupations. Quand vous faites affaire avec les ports, vous faites affaire avec un monopole absolu. Vous avez peu de choix.

Vous avez soulevé de nombreuses questions. Notre principal partenaire commercial s'inquiète, à juste titre, de la sécurité et des retards. Vous avez répondu à nos nombreuses questions et nous avez donné des informations très utiles.

M. Robert : Je vous en prie.

[Français]

La présidente : Merci infiniment. J'espère que vous avez le sentiment d'avoir été entendus et compris.

M. Robert : En tout cas, on a été écouté, c'est sûr.

La présidente : Nous vous souhaitons la meilleure des chances dans tout ce que vous entreprenez et nous espérons que nous trouverons des façons de faire des propositions au gouvernement qui faciliteront votre travail.

M. Robert : Merci beaucoup. Merci à vous tous.

Mme Tremblay : Ce sera un plaisir de lire le rapport.

La séance est levée.

MONTRÉAL, le mardi 15 mai 2007

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 1, pour examiner, afin d'en faire rapport, le trafic du fret conteneurisé actuel et éventuel manutentionné par les ports à conteneurs de la porte d'entrée du Pacifique, les ports à conteneurs de la côte Est et les ports à conteneurs du Centre du Canada, sur les principaux marchés importateurs et exportateurs desservis par ces ports et sur les politiques actuelles et futures à cet égard.

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

[Français]

La présidente : Notre comité étudie, afin 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.

Nos témoins ce matin sont : M. Michael H. Broad, président de la Fédération maritime du Canada, et Mme Anne Legars, directrice politique, Affaires gouvernementales. Du Centre de recherche sur les transports, M. Teodor Gabriel Crainic, directeur du Laboratoire sur les systèmes intelligents de transport.

[English]

Welcome to our committee. We are pleased to have you with us. We have an hour and a half together, so we will give the floor to you first and then we will ask questions.

Michael H. Broad, President, Shipping Federation of Canada: Thank you, Madam Chairman. The Shipping Federation of Canada was incorporated by an act of Parliament in 1903 and represents about 95 per cent of ocean vessels trading to and from ports in Atlantic Canada, the St. Lawrence River and the Great Lakes.

Our members own, operate or act as agents for these vessels that transport virtually all of the trade between overseas ports and Eastern Canada. In addition, many of our companies operate on both the East and West Coast of Canada and include container carriers calling at the Port of Vancouver where 70 per cent of the cargo discharged ends up in the Quebec and Ontario markets.

The federation welcomes the consultations your committee is holding in connection with containerized freight traffic. It is interesting to note that in November 2000 the federation made a submission to the Canada Transportation Act Review Panel that concluded that transportation services should be regulated globally and that transportation should be viewed as a flexible, multimodal network that is environmentally efficient. The only update to this statement might be to add the word "secure."

That being said, we will provide a short presentation based on the five issues raised in your study's overview and we will be happy to answer questions. As I am more familiar with intermodal operations than policy, I have asked my colleague, Anne Legars, to help me answer some of the tougher questions.

One issue that we will not comment on is the important role short sea shipping can play in any intermodal system. We will leave that subject to the expert, Nicole Trépanier, who will speak to you later, I understand.

With respect to security issues, first, Canadian ports, terminals and vessels calling at these ports comply with the International Ship and Port Facility Security, ISPS, Code, a comprehensive set of measures to enhance security developed by the International Maritime Organization. In December of this year, the Marine Transportation Security Clearance Program will be introduced, and these processes will reduce risk. There always will be some element of security risk in the transportation network, but Canadian ports are considered secure by our international principles.

I am sure you have heard from the Port of Montreal about their excellent security initiatives, which are not only charged back to our ships but, rather, considered part of the cost of doing

[Traduction]

Soyez les bienvenus à cette séance de notre comité. Nous sommes heureux de vous compter parmi nous. Nous avons une heure et demie à vous consacrer. Par conséquent, nous allons d'abord vous donner la parole puis vous poser des questions.

Michael H. Broad, président, Fédération maritime du Canada : Je vous remercie, madame la présidente. La Fédération maritime du Canada a été constituée en personne morale en vertu d'une loi adoptée par le Parlement en 1903; elle représente près de 95 p. 100 des navires transocéaniques transitant par les ports de la région de l'Atlantique, du fleuve Saint-Laurent et des Grands Lacs.

Nos membres sont propriétaires, exploitants, ou agents de ces navires qui assurent à peu près tout le commerce océanique effectué entre des ports à l'étranger et ceux de l'Est canadien. De plus, bon nombre de nos compagnies sont actives tant sur la côte Ouest que la côte Est du Canada et comptent des porte-conteneurs mouillant dans le Port de Vancouver, où 70 p. 100 des marchandises transbordées sont ensuite acheminées vers les marchés du Québec et de l'Ontario.

La Fédération s'est réjouie d'apprendre que votre comité tient des consultations au sujet de la conteneurisation du transport du fret. Il est d'ailleurs intéressant de noter qu'en novembre 2000, notre organisme a présenté un mémoire au comité d'examen de la Loi sur les transports au Canada, dans lequel il recommandait une réglementation globale des transports et l'adhésion à un réseau souple multimodal et efficace sur le plan environnemental. La seule chose que j'ajouterais à cela est le terme « sûr ».

Cela étant dit, notre bref exposé portera sur les cinq questions faisant l'objet de votre étude, après quoi nous nous ferons un plaisir de répondre à vos questions. Étant donné que je connais mieux les questions liées au fonctionnement intermodal que les politiques, j'ai demandé à ma collègue, Anne Legars, de m'aider à répondre à certaines des questions les plus difficiles.

Il y a toutefois un sujet sur lequel nous n'allons pas nous exprimer, le rôle important que peut jouer le transport maritime courte distance dans tout système intermodal. Nous nous en remettons à cet égard à l'experte en la matière, Mme Nicole Trépanier, qui, selon ce que j'ai appris, doit vous en parler plus tard.

D'abord, par rapport à la sûreté, les ports et les gares intermodales canadiens ainsi que les navires qui les utilisent se conforment au Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires, le Code ISPS, ensemble de mesures conçues par l'Organisation maritime internationale afin de renforcer la sûreté. En décembre prochain, le Programme d'autorisation de sûreté du transport maritime sera mis en œuvre, et ces nouveaux processus réduiront les risques. Certes, il restera toujours des éléments de risque pour la sûreté dans les réseaux de transport, mais on estime que les ports canadiens sont sûrs au regard des normes internationales auxquelles nous adhérons.

Je suis convaincu que vous avez entendu parler des excellentes initiatives prises par le Port de Montréal en matière de sûreté, dont les frais sont non seulement assumés par nos navires mais

business. The Port of Halifax is ready for the new security clearance program and has invited our members, their customers, to start applying for their port passes.

With respect to the balance between efficiency and security, processes could be streamlined without affecting security. However, for the most part, we do not consider reaching this balance a major issue in the container business. Some efficiencies have come about because of an increase in security regulations. For instance, the 24-hour rule where cargo must be reported to Canada Border Services Agency, CBSA, 24 hours prior to loading in a foreign port, has forced foreign shippers to provide important bill of lading data earlier, thereby improving the documentation process throughout the supply chain.

We note that vessel and port security in Canada are overseen by Transport Canada, whereas cargo security — the import and export cargo — is in the hands of CBSA. Unfortunately, more often than not, the two agencies do not work together. At times, CBSA seems to work in a vacuum, all by itself. A little more cooperation would go a long way to improving efficiency.

With respect to supply chain transparency, information technology in Canada's intermodal system is used by all modes. However, there is little to link them and information is transferred through Electronic Data Interchange, EDI. Although the rail and most marine carriers have excellent technologies, detailed cargo information is not transferred between them electronically.

The same is true to an even greater extent between the trucking industry and the shipping lines. There is no common platform for transfer of all the data. However, we must take into consideration competitive factors between the modes. For instance, shipping lines may not want to give detailed information to the railways for fear the railways will solicit business directly. Some shipping lines may use both railways and several trucking firms.

Some efficiency may be gained in the single-window concept endorsed by the CBSA and the World Customs Organization. In this scenario, manifest information would be transferred electronically to CBSA from the originating ocean carrier and would allow the other modes to handle the cargo after discharge in Canada without additional data entry. Transport Canada and the Canadian Coast Guard also require vessel information for security, traffic and inspection purposes. Marine carriers could enter all the information into the single window, with the cargo information for CBSA.

aussi considérées comme partie intégrante de nos activités. Le Port d'Halifax est prêt à se conformer au nouveau Programme d'autorisation de sûreté et a invité nos membres, soit ses clients, à demander leur carte d'autorisation.

Pour ce qui est de l'équilibre entre l'efficacité et la sûreté, il y aurait moyen de simplifier les processus sans que cela n'ait d'incidence négative sur la sûreté. Toutefois, par rapport au transport par conteneur, ce genre d'équilibre ne nous paraît pas un objectif difficile à atteindre. Nous avons déjà réussi à améliorer l'efficacité en raison de règlements plus stricts. Ainsi, par exemple, on doit déclarer les marchandises à l'Agence des services frontaliers du Canada, l'ASFC, 24 heures avant un transbordement dans un port étranger, forcer les expéditeurs étrangers à fournir les importantes données du connaissance plus tôt, ce qui a donc amélioré le processus de documentation dans l'ensemble de la chaîne commerciale.

Il est à noter que la sûreté des ports et des navires est assurée par Transports Canada dans notre pays, tandis que celle des marchandises — les marchandises tant importées qu'exportées — relève de l'ASFC. Malheureusement, les deux organismes ne collaborent pas souvent. Parfois, l'ASFC semble même travailler en vase clos, sans consulter les autres. Or, un peu plus de collaboration améliorerait sensiblement l'efficacité.

En ce qui concerne la transparence de la chaîne d'approvisionnement, la technologie de l'information dans le réseau intermodal du Canada est utilisée par l'ensemble des modes. Cependant, il existe très peu de liens entre eux et l'information est transférée par le biais de l'Échange de données informatisé, l'EDI. Bien que les transporteurs ferroviaires et la plupart des transporteurs maritimes disposent d'excellentes technologies, l'information détaillée sur le fret n'est pas transférée entre eux.

C'est une lacune qui est encore plus évidente entre l'industrie du camionnage et les lignes de navigation. Elles n'ont aucune plate-forme commune pour le transfert de l'ensemble des données. Cependant, nous devons tenir compte de la concurrence entre les modes. Par exemple, il est possible que les lignes de navigation préfèrent ne pas donner de renseignements détaillés aux compagnies ferroviaires de crainte que ces dernières sollicitent des opérations de transfert directement. Certaines lignes de navigation peuvent faire appel aux chemins de fer et à plusieurs entreprises de camionnage.

La notion de guichet unique appuyée par l'ASFC et l'Organisation mondiale des douanes permettraient peut-être d'améliorer l'optimisation des ressources jusqu'à un certain point. Selon ce scénario, l'information du manifeste serait transférée électroniquement à l'ASFC en provenance du transporteur maritime et permettrait aux autres modes de s'occuper de la manutention de la cargaison une fois qu'elle est déchargée au Canada sans saisie de données supplémentaires. Transports Canada et la Garde côtière du Canada exigent également des renseignements concernant le navire à des fins de sécurité, de trafic et d'inspection. Les transporteurs maritimes pourraient introduire toutes les données à ce guichet unique, y compris l'information sur la cargaison destinée à l'ASFC.

Unfortunately, these government agencies tell us that this concept is not possible as they cannot share information due to privacy regulations, something that should be definitely reassessed.

With respect to environmental considerations, we can speak only on behalf of the marine mode. Environmental standards are included in the Canada Shipping Act, Part XV, "Pollution, Prevention and Response." This part comprises the Canadian regulations and provisions of international conventions. It covers pollution from ships, including oily water discharge, sewage, garbage and air emissions. What is not covered are greenhouse gases. There are no provisions for marine, as the International Maritime Organization, IMO, has not yet developed international standards. However, these standards reduce the environmental footprint of ocean-going vessels.

There is no doubt that congestion and delays in the intermodal system contribute to increasing environmental impact of container movements. Port terminals that are congested require double handling of containers, increasing the use of lifters and trucks within the terminal itself. This increased handling, in turn, leads to delays in delivering the containers to idling trucks waiting to pick up the cargo from the pier. However, there are no tools that allow for the assessment of the environmental footprint of the chain, therefore rendering improvements beyond compliance with regulations limited to the implementation of best practices.

On the subject of federal policies and programs promoting intermodal transport, the federal government provides little expertise in intermodal matters. Transport Canada is still structured along modal expertise silos rather than along logistics intermodal issues. Transport Canada's own annual report speaks to each mode but not to the multimodal dimensions of transportation. However, the inclusion of Infrastructure Canada in the minister's portfolio may help to gain a more horizontal approach to transportation. We have also recently been made aware that Transport Canada shares a monthly round table on corridors and gateways, where eight departments discuss integration and horizontal issues.

The federal government currently offers the following contribution grants programs: The Pacific Gateway Initiative, announced in 2006, with an initial investment of \$591 million; the measures announced in the 2007 budget, which include the national gateways and trade corridors initiative, \$2.1 billion; the enriched Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative, an additional \$410 million; and the per year budget for each province and territory for transportation facilities, \$25 million. These

Malheureusement, ces organismes gouvernementaux nous indiquent que cela est impossible étant donné qu'ils ne peuvent pas partager l'information en raison de règlements sur la protection des renseignements personnels, et il faudrait absolument que l'on réévalue cette façon de faire.

En ce qui concerne les aspects environnementaux, nous ne pouvons parler qu'au nom du mode maritime. Des normes environnementales sont prévues dans la Loi sur la marine marchande du Canada, à la partie XV, « Pollution, prévention et intervention ». Cette partie porte sur les règlements en vigueur au Canada et les dispositions des conventions internationales. Elle porte entre autres sur le rejet de polluants par les navires, y compris les rejets d'eau huileuse, d'eaux usées, de déchets et les polluants atmosphériques. Elle ne renferme toutefois pas de dispositions concernant les gaz à effet de serre. Il n'existe aucune disposition pour le transport maritime étant donné que l'Organisation maritime internationale, l'OMI, n'a pas encore élaboré de normes internationales. Cependant, ces normes réduisent l'empreinte écologique des navires océaniques.

Il ne fait aucun doute que la congestion et les retards dans le réseau intermodal contribuent à accroître les répercussions environnementales du transport de fret conteneurisé. Les terminaux portuaires congestionnés nécessitent une double manutention de conteneurs, ce qui accroît l'utilisation de véhicules à plate-forme élévatrice et de camions dans le terminal même. Cette manutention accrue entraîne à son tour des retards dans la livraison des conteneurs aux camions qui laissent leur moteur tourner au ralenti en attendant de charger la cargaison qui se trouve sur le quai. Cependant, il n'existe aucun outil qui permet d'évaluer l'empreinte écologique de la chaîne, ce qui, par conséquent, limite les améliorations au-delà de la conformité aux règlements à la mise en œuvre de pratiques exemplaires.

En ce qui concerne les politiques et programmes fédéraux qui favorisent le transport intermodal, le gouvernement fédéral ne possède que les connaissances limitées des questions intermodales. La structure en vigueur à Transports Canada continue d'être axée sur le cloisonnement des modes plutôt que sur une approche intermodale. Le propre rapport annuel de Transports Canada traite de chaque mode sans aborder les dimensions multimodales du transport. Cependant, l'inclusion d'Infrastructure Canada dans le portefeuille du ministre permettra peut-être d'adopter une approche plus horizontale en matière de transport. Par ailleurs, nous avons également appris que Transports Canada tient une table ronde mensuelle sur les corridors et les points d'accès, dans le cadre de laquelle huit ministères discutent d'intégration et de questions horizontales.

À l'heure actuelle, le gouvernement fédéral offre les programmes de subventions et de contributions suivants : l'Initiative de la porte d'entrée du Pacifique, annoncée en 2006, prévoyant un investissement initial de 591 millions de dollars; les mesures annoncées dans le budget de 2007, entre autres, un fonds national pour les portes d'entrée et les passages frontaliers, qui représentent 2,1 milliards de dollars; une bonification de l'Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique, qui

projects are not specifically earmarked for multimodal projects but it is understood that projects that have a positive impact on the multimodal network are the ones which will receive funding.

In addition, two programs were aimed at intermodal projects: the Intelligent Transportation Systems program, with some \$13 million awarded; and the Transportation Planning and Modal Integration Initiatives Program, which awarded about \$5 million to 45 projects, the last round being in 2006. Is the federal government on track to create and enable market environment for intermodal growth? The short answer to that is that it is on track to deliver. The 2005 annex to the Security and Prosperity Partnership of North America includes a section on the enhancement of the North American intermodal transportation network. The key milestones are the development of an intermodal concept by the end of 2006 and the work toward establishing an intermodal corridor work plan, a memorandum of cooperation and a pilot project.

The last budget can be interpreted as an acknowledgment of the need for accelerating public spending in intermodal infrastructure. The long-awaited upgrade of two major acts, the Canada Transportation Act and the Canada Marine Act, would enable the environment for intermodal growth. The statutory review of the Canada Transportation Act took place in 2000 and led to a panel report in 2001, followed by the straight-ahead policy blueprint from the Minister of Transport in 2003. However, this blueprint has yet to lead to the statutory amendments that would encourage and enable intermodal growth.

The Canada Marine Act was reviewed in 2002 and led to a panel report in 2003, but the statutory amendments that would have allowed the Canadian port authorities to be more active in infrastructure developments are not in place.

Finally, the last budget referred to a new national gateway and corridor policy framework, and we are eager to discover what will be covered in this policy.

With respect to coordination among government and industry stakeholders, communication between government and industry is usually fragmented, to say the least. There have been few forums for all modes to discuss intermodal issues together with the several government agencies with whom they deal. Each mode has discussions on their own with government, and the government agencies tend to act in silos. Friction in the intermodal system can be easily identified but difficult to overcome. The Greater Vancouver Gateway Council is one forum that gathers together industry and government to set policy with respect to intermodal issues. The recently established St. Lawrence and Great Lakes Gateway Council is an excellent

représente 410 millions de dollars supplémentaires et la somme additionnelle de 25 millions de dollars par année pour les installations de transport de chaque province et territoire. Ces initiatives ne visent pas précisément les projets multimodaux mais il est entendu que les projets qui ont des répercussions positives sur le réseau multimodal sont ceux qui recevront un financement.

De plus, deux programmes visaient des projets intermodaux : le Programme des systèmes de transport intelligents, pour lesquels un montant de 13 millions de dollars a été accordé; et le Programme des initiatives de planification des transports et d'intégration modale, qui a octroyé environ 5 millions de dollars à 45 projets, la dernière série ayant eu lieu en 2006. Le gouvernement fédéral est-il sur la voie de créer et de favoriser une situation de marché pour la croissance intermodale? La réponse courte à cette question, c'est qu'il est en voie de le faire. L'annexe de 2005 du Partenariat nord-américain pour la sécurité et la prospérité renferme une partie qui traite de l'amélioration du réseau de transport intermodal de l'Amérique du Nord. Les principaux éléments sont l'élaboration d'un concept intermodal d'ici la fin de 2006 et des travaux visant à établir un plan de travail en vue de la création d'un corridor intermodal, un mémoire de coopération et un projet-pilote.

On peut dire du dernier budget qu'il reconnaît la nécessité d'accélérer les dépenses publiques consacrées à l'infrastructure intermodale. La refonte tant attendue de deux importantes lois, la Loi sur les transports au Canada et la Loi maritime du Canada, permettra de créer un environnement propice à la croissance du réseau intermodal. L'examen, prévu par la loi, de la Loi sur les transports au Canada a eu lieu en 2000 et a donné lieu au rapport d'une commission en 2001, qui a été suivi par un avant-projet de politique de la part du ministre des Transports en 2003. Cependant, cet avant-projet n'a toujours pas donné lieu aux modifications législatives qui encourageraient et favoriseraient la croissance du réseau intermodal.

La Loi maritime du Canada a été examinée en 2002 et a donné lieu au rapport d'une commission en 2003, mais les modifications législatives qui auraient permis aux administrations portuaires canadiennes de participer plus activement au développement de l'infrastructure n'ont pas été apportées.

Enfin, le dernier budget a parlé d'un nouveau cadre national pour les portes d'entrée et les passages frontaliers, et nous avons hâte d'apprendre en quoi consistera cette politique.

En ce qui concerne la coordination entre le gouvernement et les membres intéressés de l'industrie, la communication entre le gouvernement et l'industrie est habituellement fragmentée, c'est le moins qu'on puisse dire. Quelques tribunes ont été organisées pour permettre à l'ensemble des modes de discuter de questions intermodales avec plusieurs organismes gouvernementaux avec lesquels ils traitent. Chaque mode a discuté individuellement avec les représentants du gouvernement, et les organismes gouvernementaux ont tendance à agir de façon cloisonnée. Il est facile de cerner les frictions qui existent dans le réseau intermodal, mais elles sont difficiles à surmonter. Le Greater Vancouver Gateway Council est une tribune qui réunit les représentants de

vehicle to identify the needs of intermodal traffic in this region and we understand the Atlantic gateway council is also taking shape.

A large number of parties are involved in intermodal traffic: the seller, the buyer, the freight-forwarder, customs broker, shipping line, ship agent, terminal operator, rail company, the trucker — all sorts of people. They must deal with CBSA agriculture revenue, security and contraband, Transport Canada safety and security inspections, the Department of Fisheries and Oceans and the Canadian Coast Guard, to name only three. However, in the end, will all these issues that you are looking at increase capacity and improve competitiveness? Security and environmental concerns are issues that must be considered up front and dealt with. They cannot be sacrificed for efficiency and they can and are being dealt with. Transparency is difficult to achieve for competitive reasons. However, some national policy and forums, perhaps through a national gateway policy where all players can discuss issues related to efficiency and capacity of the supply chain and trade corridors are necessary.

When we speak of a need to increase capacity and improve competitiveness, one needs to look no further than the West Coast and we need to look at two main issues: port and rail infrastructure. There is a need to increase the ability of the West Coast ports and increase the ability of the Canadian railways to handle traffic. The opening of Prince Rupert, the merger of Vancouver and Fraser River and North Fraser ports and the expansion of Deltaport will improve port capacity. However, our members continue to have questions. Will the Canadian railways be able to handle increased business? Will intermodal transport need to fight for space on trains with bulk products?

With respect to the East Coast, both Halifax and Montreal are handling the present levels of business. However, important lessons can be learned from the West Coast experience. Continuing to make improvements to the intermodal system will make Canadian exports more competitive.

[Translation]

Teodor Gabriel Crainic, Director, Intelligent Transportation Systems Laboratory: Madam Chairman, I would like to thank you for giving us this opportunity to meet with you.

l'industrie et du gouvernement pour qu'ils établissent des politiques concernant les questions intermodales. Le conseil du corridor de commerce Saint-Laurent-Grands Lacs, récemment mis sur pied, est un excellent moyen de déterminer les besoins du trafic intermodal dans la région et d'après ce que nous croyons savoir, on est également en train de mettre sur pied un conseil de ce genre pour la région de l'Atlantique.

Un grand nombre de parties participent au trafic intermodal : le vendeur, l'acheteur, l'expéditeur, le courtier en douane, la ligne de navigation, le représentant de la compagnie maritime, l'exploitant de terminal, la compagnie ferroviaire, le camionneur — toutes sortes de personnes. Elles doivent composer avec l'ASFC, les aspects qui se rattachent à l'agriculture, au revenu, à la sécurité et la contrebande, les inspections de sécurité de la part de Transports Canada, la Garde côtière canadienne, qui relève du ministère des Pêches et des Océans, pour n'en nommer que trois. Cependant, au bout du compte, toutes les questions que vous examinez vont-elles accroître la capacité et améliorer la concurrence? Il faut tenir compte dès le départ des préoccupations en matière de sûreté et d'environnement et y donner suite. On ne peut pas les sacrifier au nom de l'efficacité et on peut y donner suite, ce que l'on est d'ailleurs en train de faire. Il est difficile d'assurer la transparence pour des raisons de compétitivité. Cependant, certaines politiques et tribunes nationales, peut-être dans le cadre d'une politique nationale sur les portes d'entrée, qui permettraient à l'ensemble des intervenants de discuter des questions concernant l'efficacité et la capacité de la chaîne d'approvisionnement et des corridors commerciaux sont nécessaires.

Lorsque nous parlons de la nécessité d'accroître la capacité et d'améliorer la concurrence, il suffit de se tourner vers la côte Ouest et d'examiner deux grandes questions : l'infrastructure portuaire et l'infrastructure ferroviaire. Il faut accroître la capacité des ports de la côte Ouest et accroître la capacité des chemins de fer canadiens pour ce qui est de répondre aux besoins en matière de transport. L'ouverture de Prince Rupert, la fusion des ports de Vancouver, de Fraser River et de North Fraser de même que l'expansion du Deltaport amélioreront la capacité portuaire. Cependant, nos membres continuent de se poser des questions. Les chemins de fer canadiens seront-ils en mesure de répondre à l'accroissement de la demande de transport de marchandises? Les transporteurs intermodaux devront-ils se battre pour obtenir une place à bord des trains qui transportent des produits en vrac?

En ce qui concerne la côte Est, Halifax et Montréal absorbent les niveaux actuels d'activités. Cependant, on peut tirer des leçons importantes de l'expérience de la côte Ouest. En continuant d'améliorer le système intermodal, on rendra les exportations canadiennes plus concurrentielles.

[Français]

Teodor Gabriel Crainic, directeur, Laboratoire sur les systèmes intelligents de transport : Madame la présidente, j'aimerais vous remercier de nous avoir donné l'occasion de venir vous rencontrer.

I will be presenting my point of view as a university professor, and with an observer's hindsight. The Centre for Research on Transportation was established in 1971. Since then, we have been observing and working on the various transportation systems. Lately, we have begun addressing intermodal transportation systems in Canada.

I will briefly share with you some thoughts and ideas on studies that we conducted, and I will emphasize such issues as cooperation, dialogue and innovation.

Like my colleague said earlier, I think that Transport Canada is to a large extent still organized in terms of silos. These days, transportation is a fluid and extremely integrated system. Intermodality is an integrated concept. You cannot talk about intermodality and focus on a single stakeholder, a single mode of transportation.

For nearly 20 years now, there has been a dominant paradigm in the transportation world. I am talking about intelligent transportation systems, which are based on information sharing; speedy data collection, quick, intelligent processing, as well as significant and timely feedback given to the right people to foster improved management, whether it be for individuals who go to work in the morning by car or bicycle, or for a major company that has to ship its goods. In fact, we think that significant gains can be made by promoting the integration and intelligent sharing of information.

Of course, there are confidentiality issues. Likewise, nobody wants to give information to a competitor or an organization that could take advantage of it, whereby the need to have an impartial organization to manage the information. A very simple parallel can be drawn with what occurs in a city. Information that is gathered is not given to a private organization or a transportation company, it is sent to an independent traffic centre, to interested parties moving about the city. The same thing should occur within a country and a transportation system. Would this be Transport Canada? Or another organization? Could we consider organizations such as those related to the Pacific Gateway, and we hope, Atlantic Gateway? I would like to see a single organization, up and running fairly soon, rather than having one in the Atlantic region and one for the St. Lawrence River. It seems to me that we are all in the same region and should be able to work together.

Information is regularly shared via EDI, on a daily basis. Similarly, people in railway companies will meet with their counterparts in ports every day. However, only part of the information is given and I would say that it is not released outside of companies. The information is not taken into account in most business planning processes. There is no long-term or short-term impact on the management of those companies. Where need be, capacity could be increased through the use of technology or by changing physical layouts. The terminals on the West coast are an example where capacity was increased solely by improving the working environment and investing substantially in handling equipment, such as gantry cranes to manage containers. When

Je vous exposerai mon point de vue en tant que professeur d'université, et avec le recul d'un observateur. Le Centre de recherche sur les transports a été mis sur pied en 1971. Nous avons eu au cours de ces années, l'occasion d'observer et de travailler sur les systèmes de transport. Et, récemment, un peu sur les systèmes de transport intermodal au Canada.

Je vous ferai part, brièvement, des réflexions qui ont suivi les études que nous avons effectuées, et ce, en insistant sur les questions de coopération, de concertation et d'innovation.

Je pense, tout comme mon collègue l'a déjà dit, que Transports Canada est encore passablement organisé en termes de silos. De nos jours, le transport est un organisme vivant et extrêmement intégré. L'intermodalité est un concept intégré. On ne peut pas parler d'intermodalité et s'adresser à un seul joueur, à un seul mode de transport.

Depuis maintenant presque 20 ans, un paradigme est dominant dans le monde du transport. Il s'agit des systèmes intelligents de transport, qui sont fondamentalement basés sur un échange d'informations; une cueillette rapide, un traitement intelligent et rapide, et aussi un retour d'information qui est significatif et qui arrive à temps aux bonnes personnes afin de favoriser une meilleure gestion, que ce soit pour une personne qui parte le matin en voiture, à bicyclette, ou une grande compagnie qui doit acheminer des marchandises. Nous pensons, en fait, qu'il y a beaucoup de gains potentiels à favoriser cette intégration et cet échange intelligent de l'information.

Il est clair qu'il y a des problèmes de confidentialité. Il est clair aussi, que personne ne donnera son information à un concurrent ou à un organisme qui pourrait en tirer un avantage, d'où le besoin d'avoir un organisme neutre pour gérer cette information. On peut faire un parallèle très facile avec une ville. Il y a de l'information qui est recueillie, et on ne la donne pas à un organisme privé, ni à une compagnie de transport, on la donne à un centre de trafic qui est indépendant, je dirais, à des joueurs qui circulent dans la ville. Cela devrait être la même chose au niveau d'un pays et d'un système de transport. Est-ce de Transports Canada? Est-ce un organisme autre? Est-ce des organismes comme ceux qui sont associés à la porte d'entrée du Pacifique, et nous l'espérons, à la porte d'entrée de l'Atlantique? J'aimerais bien en avoir un seul, assez rapidement, plutôt que d'en avoir un dans l'Atlantique et un sur le Saint-Laurent. Il me semble qu'on est tous dans un seul coin de pays et on devrait pouvoir travailler ensemble.

Il y a des échanges d'information par EDI régulièrement, jour après jour. De la même façon, les gens des compagnies de chemins de fer vont rencontrer les gens des ports chaque jour. Cette information, par contre, reste partielle et je dirais qu'elle s'arrête à la porte des compagnies. Cette information n'est pas assumée dans la plupart des processus de planification des compagnies. Il n'y a pas d'impact sur la gestion de ces compagnies, ni à long terme ni à court terme. On pourrait, là où le besoin se fait sentir, augmenter la capacité par l'utilisation de technologies ou d'aménagements physiques différents. Les terminaux de la côte Ouest sont un exemple où l'on a augmenté la capacité uniquement en ayant une meilleure organisation physique du travail et

need be, the same type of changes, whether to the working environment or information system, could help increase capacity at East Coast ports.

There is also room for added capacity on the railways. The passage through the Western mountains is, I admit, a problem especially in winter time. From the point of view of railways companies, there is the issue of profitability. At one point, the case will have to be made that there will be sufficient volume to ensure the profitability of that mode of transportation. Clearly, there is room for new services. For example, there could be regular and more frequent shuttle services, which could ship the trucks over a distance of 300 to 400 kilometres, and thus have a significant impact on the environment. In fact, all of these ideas point to the need to study the medium- and long-term costs and benefits.

One of the lessons learned from operating intelligent transportation systems is that once information is gathered, it has to be processed before it can be redistributed, if not it only becomes grabbed bits that are moved from one point to another and serve no useful purpose. There is no use in shuffling information for left to right. It has to be handled intelligently.

In Canada, there is a long-standing problem with regard to transportation research. In the 1980s, Transport Canada abandoned its program, which focused on university research. One day, a senior official was sick, and the program was abandoned. It cost between \$1.5 million and \$2.5 million a year. The decision to drop the program forced almost all transportation research centres into bankruptcy, except the one in Montreal, because we were also receiving funding from Quebec. I believe that Canada is the only major country that does not have a national transportation research program. For a country the size of ours, and which was built to a large extent on transportation, that is quite surprising.

We need a research program. It should of course focus on national policies and issues. The program should have clearly stated themes, be well structured and have appropriate levels of funding. I apologize to the Public Service, but the program also needs a non-bureaucratic allocation process.

NSERC could be responsible for the management of such a program. We have also quarrelled with various existing programs, which are designed in terms of industry work. I believe industry is better suited than myself to say whether it appropriately meets their needs or not. But obviously with regard to a university setting, the same paradigm is not quite appropriate in terms of financial linkages and the like.

effectué des investissements significatifs dans le matériel de manipulation, par exemple, de grandes grues pour gérer les conteneurs. Lorsque le besoin se fera sentir, le même type de traitement, que ce soit physique ou informationnel, pourrait aider à augmenter la capacité des ports de la côte Est.

Il y a également de la capacité de transport supplémentaire sur les voies de chemin de fer. Il y a le passage des montagnes dans l'Ouest, qui, je l'avoue est un problème connu surtout en hiver. Du point de vue des compagnies de chemin de fer, il y a une question de rentabilité. Il faudra, à un moment donné, démontrer qu'il y aura suffisamment de volume pour assurer la rentabilité de ce mode de transport. Il est clair qu'il y a de la place pour de nouveaux services. Par exemple, des services de navettes qui seraient réguliers et plus fréquents, et qui pourraient par ailleurs, transporter les camions sur une distance de plus de 300 ou 400 kilomètres, et avoir un effet sur l'environnement significatif. En fait, l'ensemble de ces réflexions nous amène à la nécessité d'étudier les coûts et les bénéfices à long terme et à moyen terme.

Une des leçons des systèmes intelligents de transport, c'est qu'une fois l'information recueillie, il faut la traiter avant de la redistribuer, sinon c'est juste des miettes qu'on a bougées d'un endroit à un autre et, ce qui en fait, ne sert à rien. Il ne suffit pas de brasser de l'information à droite et à gauche. Il faut faire quelque chose d'intelligent avec.

Au Canada, il y a depuis longtemps un problème au niveau de la recherche dans le domaine du transport. Transports Canada a abandonné, dans les années 1980, son programme qui était plutôt dirigé vers la recherche universitaire. Il y avait un des hauts fonctionnaires qui était malade cette journée-là, donc le programme est parti. Cela coûtait 2,5 millions de dollars ou 1,5 million de dollars par année. Cela a mis en faillite à peu près tous les centres de recherche sur les transports du pays, sauf celui de Montréal, parce qu'on avait du financement de Québec aussi. Nous sommes, je crois, le seul grand pays au monde qui n'a pas un programme de recherche national axé sur le transport. Pour un pays de l'envergure du Canada et qui a été bâti en grande partie sur le transport, c'est quand même assez étonnant.

Un programme de recherche est nécessaire. Il devrait être bien sûr axé, sur des politiques et des questions nationales. Cela devrait être visible dans les thématiques, être bien structuré et avec des fonds pour l'appuyer. Il faudrait un processus d'allocation qui soit, et je m'excuse envers la fonction publique, d'une certaine façon non bureaucratique.

Peut-être que le CRSNG pourrait assumer la gestion d'un tel programme. Nous avons eu nous aussi des démêlés avec les différents programmes existants là-bas, et ils sont conçus en termes de travail avec l'industrie. Et je pense que, le milieu de l'industrie est mieux placé que moi pour dire si c'est approprié à leurs besoins ou non. Mais c'est sûr qu'en ce qui concerne un milieu universitaire, le même paradigme s'applique mal en termes d'arrimage financier et autres.

Therefore, the time is right to do something about intermodal transportation. We have to realize that intermodal transportation policies are increasingly being developed throughout the world. Intermodal transportation will continue to grow significantly year after year.

The number of inbound routes to the continent is on the rise. The Suez Canal is opening new sea lanes. We are starting to see boats arriving in Halifax from that region.

Panama will double the capacity of its canal, and we will once again be seeing post-Panamax ships arriving directly on the East coast. We all know that ports out West are congested, and that no new ones can be built. The Northwest Passage might also open in the near future. We have to prepare ourselves; there is still time to begin construction. The European Community now has a policy with respect to intermodal transportation, and the development and integration of all its new Eastern member States.

There is now a tremendous number of ideas and opportunities. We are well positioned. We are much closer to the markets than are New York and Syracuse. I think that we can succeed in building a more effective system.

The Chairman: One of the advantages of an eventual liberalization of Canada cabotage rules would be a more effective use of foreign containers on our territory. A number of sectors could gain from such a liberalization, including the agricultural community, railway companies, port authorities and consumers, who could benefit from lower distribution costs.

Do you think that Canadian cabotage rules should be amended? If so, what could be the disadvantages of relaxing our rules? Also, would more flexible cabotage rules pose a risk to Canadian container suppliers?

[English]

Whoever wants to answer the question, please proceed.

Mr. Broad: That is a good question. Are you asking about loosening up the regulations to allow cabotage with intermodal containers?

The Chairman: Yes.

Mr. Broad: That is difficult right now because the containers that come into Canada are owned by the shipping lines. Right now they are used for domestic traffic when necessary. In the past, they were used a lot. Traffic, particularly from the West Coast, Vancouver, came in via containers and then the containers were emptied here.

A lot of the retail companies brought all their cargo into Toronto and Montreal, and distributed it across Canada from there. Full containers came in from Asia, were de-stuffed and then repacked for the different places across Canada. Over the past few years, all the retail stores have opened up distribution centres out West — Canadian Tire in Calgary and Hudson's Bay and Sears in Vancouver — so not as much domestic traffic moves back west

Donc, il y a une opportunité maintenant pour le transport intermodal. Je pense qu'il faut être conscient que la politique du transport intermodal est en croissance à travers le monde. Il continuera d'augmenter significativement année après année.

Il y a une multiplication des voies d'arrivée au continent. Il y a le canal de Suez qui ouvre de nouvelles voies. On commence à voir des bateaux arriver à Halifax en provenance de cette destination.

À Panama, on va doubler le canal, donc on va de nouveau voir des post-Panamax, arriver directement sur la côte Est. Parce que l'Ouest est congestionné, on le sait tous, on ne peut pas bâtir d'autres ports. Peut-être qu'il y aura le passage dans le nord qui ouvrira bientôt. Il faut se préparer, il est encore temps de commencer à construire. La Communauté européenne a maintenant une politique de transport intermodal, de développement et d'intégration de tous les nouveaux pays à l'Est.

Il y a donc actuellement, un foisonnement d'idées et d'opportunités. On a une bonne position. On est beaucoup plus près des marchés que New York ou Syracuse. Je pense qu'on pourrait réussir à construire un bon système, plus efficace qu'il ne l'est actuellement.

La présidente : Un des avantages d'une éventuelle libéralisation des règles de cabotage au Canada serait de permettre une utilisation plus efficace des conteneurs étrangers sur notre territoire. Il pourrait y avoir plusieurs gagnants comme le milieu agricole, les entreprises de chemins de fer, les autorités portuaires et aussi le consommateur qui pourrait bénéficier de coûts de distribution plus faibles.

Pensez-vous que les règles sur le cabotage doivent être modifiées au Canada? Si oui, quels seraient les inconvénients possibles d'un assouplissement de nos règles? Et, y a-t-il un risque de désavantager les fournisseurs de conteneurs canadiens en assouplissant nos règles de cabotage?

[Traduction]

Si vous voulez répondre à la question, allez-y.

M. Broad : C'est une bonne question. Est-ce que vous parlez d'assouplir la réglementation pour permettre le cabotage utilisant les conteneurs intermodaux?

La présidente : Oui.

M. Broad : Ce serait difficile actuellement, car les conteneurs qui arrivent au Canada appartiennent aux compagnies maritimes. Actuellement, ils ne sont utilisés pour le transport intérieur que lorsque c'est nécessaire. Autrefois, on les utilisait beaucoup. Les marchandises provenant particulièrement de la côte Ouest et de Vancouver arrivaient dans des conteneurs qui étaient vidés ici.

Les sociétés de vente au détail faisaient transporter toutes leurs marchandises jusqu'à Toronto et Montréal, et les distribuaient dans tout le Canada à partir de ces deux villes. Les conteneurs pleins arrivaient d'Asie, ils étaient vidés puis remplis de nouveau à destination de différentes villes canadiennes. Ces dernières années, toutes les sociétés de vente au détail ont ouvert des centres de distribution dans l'Ouest — à Calgary pour Canadian Tire et à

anymore. There was a loss of business there. However, with respect to using them for other domestic traffic, yes, I guess it would help a bit, but I am not sure whether the traffic is there to go back to the port of exit.

Imports are so strong that shipping companies want to move their containers back to the Far East quickly. They are sometimes willing to send them back empty on the ship because the freight rates are so high coming in that they do not want to miss a turn.

[Translation]

The Chairman: Have you had discussions with officials from the federal and provincial Departments of Transport to examine issues related to container transportation in Quebec?

Transport Canada has held consultations on containerized intermodal transportation. Did you take part in those discussions and do you feel that governments understand the need to position Canada on the North American container transportation market and on making the efforts needed to do so?

Mr. Crainic: I would answer your question by mentioning another point.

The Chairman: I think that this is like what you said earlier.

Mr. Crainic: Yes. In fact, I did not take part in Transport Canada's meetings. However, we are in contact with officials from the two departments, both in Quebec City and Ottawa. Occasionally, we also collaborate with people in Toronto on some types of projects.

We do indeed feel that there is some concern. We are discussing with officials from the research and development departments at the Quebec Department of Transportation. They are obviously concerned about issues under provincial jurisdiction. There is still a concern about what the federal government will do, and about the lack of communication.

From our perspective, i.e., the university research community, I can safely say on behalf of my colleagues from across Canada that transportation does not appear to be a high national priority. It is clearly not a strategic sector. For example, if you consider federal funding organizations like the Natural Sciences and Engineering Research Council, transportation is not one of its strategic sectors. And that has been the case for at least 15 years.

The departments perform their work in the context of their mandate. No one gave them the mandate to support research and development in this field. If we gave them more responsibilities, perhaps they would do this. At the moment, their mandate restricts them in the short term, I would say. There are some people who have to think about the long term. Of course, they have no choice in the matter. People are what they are, and they

Vancouver pour La Baie et Sears — et il y a donc moins de transport intérieur à destination de l'Ouest. L'activité a beaucoup diminué ici. Cependant, en ce qui concerne l'utilisation des conteneurs pour le transport intérieur, je crois que ce serait effectivement assez utile, mais je ne suis pas certain qu'il y a ait suffisamment de volume à destination d'un port de départ.

Les importations sont tellement vigoureuses que les compagnies maritimes tiennent à renvoyer leurs conteneurs rapidement vers l'Extrême-Orient. Parfois, elles préfèrent les renvoyer à vide sur le bateau, car le tarif de fret à l'aller est tellement élevé qu'elles ne veulent pas risquer d'attendre un tour.

[Français]

La présidente : Avez-vous eu des échanges avec les représentants du ministère fédéral des Transports ou avec certaines provinces, pour discuter des enjeux entourant le transport de conteneurs au Québec?

Transports Canada a tenu des consultations sur le transport intermodal par conteneurs. Avez-vous participé à ces échanges et sentez-vous que les pouvoirs publics sont conscients de la nécessité de positionner le Canada sur le marché nord-américain du transport de conteneurs et qu'ils déploient les moyens nécessaires pour y parvenir?

M. Crainic : Je vais peut-être répondre ou apporter un élément à votre réponse.

La présidente : Cela revient à ce que vous disiez tantôt, je pense.

M. Crainic : Oui. En fait, je n'ai pas participé aux rencontres de Transports Canada. Nous avons par contre, des contacts avec du personnel et des gens dans les deux ministères, tant à Québec qu'à Ottawa. Il nous arrive aussi de collaborer dans certains types de projets avec les gens de Toronto.

Nous sentons effectivement qu'il y a une préoccupation. Au MTQ, on est en train de discuter avec des gens des départements de la recherche et de développement. Il y a une préoccupation dans le domaine de compétence provinciale, évidemment. Et il y a toujours la préoccupation sur ce que le fédéral fera, et du fait qu'on ne communique pas assez.

De notre point de vue, soit dans le milieu de la recherche universitaire, je pense que je peux sans crainte parler pour mes collègues sur les trois océans, le transport n'apparaît pas comme un domaine qui est hautement priorisé par le pays. Il n'est certainement pas un domaine stratégique. Si vous regardez par exemple, les organismes subventionnaires fédéraux comme le Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie, dans le domaine stratégique, le transport n'apparaît pas. Et depuis fort longtemps puisque cela fait au moins 15 ans qu'il n'y est pas.

Les ministères font leur travail dans le cadre de leur mandat. Il n'y a personne qui leur a donné le mandat de soutenir la recherche et le développement dans ce domaine. Si on leur donnait plus de mandats, peut-être qu'ils le feraient. En ce moment, leur mandat actuel les confine, je dirais, au court terme. Il y a des gens qui doivent réfléchir à long terme. Ils n'ont pas le choix, évidemment. Ils sont comme ils sont, et dans les faits, ils

have to provide information on policy for cabinet, for the minister, for decision-making and so on. I do not want to get political here, but political decisions are never very long-term, at least not in appearance.

We do not have the impression that they will apply this thinking in the long term. This will be done more or less privately or through exchanges. Sometimes, this involves the inclusion of organizations where people talk to each other, such as the councils on the St. Lawrence. However, I would say that this will does not exist. If Canada wants to play a major role economically, it must export and import goods. We are not seeing that.

The fact is that there are an incredible number of empty containers in the country, and the reason they are leaving empty is that we do not export enough. We have a problem in this country, and we are not the only ones, the Americans have an even greater problem. However, the fact remains that we do not export enough. We send too many empty containers because we do not manage to sell enough to Asia or elsewhere.

The Chairman: Would you like to add something, Ms. Legars?

Anne Legars, Political Director, Governmental Affairs, Shipping Federation of Canada: We were not involved in Transport Canada's consultations on containers and cabotage. In fact, we were not contacted. This is the first time I have heard about these consultations.

The Chairman: If in our report to the government in the fall we recommend that the Centre for Research on Transportation be restored, would your group find this acceptable?

Mr. Crainic: The Centre for Research on Transportation still exists. In fact, the department still has its centre. I think that if Transport Canada had a new research program geared to the universities, everyone would be in favour. There is no doubt about that.

If we were to ask for one other thing, it would be to find a way of pooling in the information among the various stakeholders. Clearly, this is a sensitive job, given that they are all private companies or sometimes high-security government bodies such as Canada Customs. We do understand that some information cannot be shared. However, if we want greater integration, there has to be a way of sharing information that has been cleaned up, validated, and so on. We think work could be done along these lines.

[English]

Senator Tkachuk: Mr. Broad, you raise the issue of CBSA and Transport Canada operating in a vacuum at times, one not knowing what the other one is doing. Can you expand on that point and give us a couple of examples that we can refer to?

doivent nourrir le politique, le Cabinet, le ministre, les décisions et ainsi de suite. Je ne veux pas faire de politique, mais les décisions politiques ne sont jamais vraiment à très long terme, du moins en apparence.

Nous ne sentons pas qu'ils font valoir cette réflexion à long terme. Cela se fera de façon un peu privée ou par des échanges. Parfois, cela débouche vers des organismes où les gens se parlent entre eux, comme les conseils du Saint-Laurent. Mais il n'y a pas cette volonté, je dirais. Si le Canada veut jouer un grand rôle sur le plan économique, il faut qu'il exporte et qu'il importe. On ne voit pas cela.

Il y a, effectivement, une quantité invraisemblable de conteneurs vides au pays, et qui partent aussi vides parce que, dans les faits, on n'exporte pas assez. Il y a un problème au pays, et pas juste chez nous, on regarde les Américains et l'on se console, mais le problème reste que l'on n'exporte pas assez. On envoie trop de conteneurs vides parce qu'on n'arrive pas à vendre assez, que ce soit en Asie ou ailleurs.

La présidente : Madame Legars, voulez-vous ajouter quelque chose?

Anne Legars, directrice politique, Affaires gouvernementales, Fédération maritime du Canada : Nous n'avons pas participé aux consultations de Transports Canada sur les conteneurs et le cabotage. En fait, on n'a pas été contactés. C'est la première fois que j'en entends parler.

La présidente : Dois-je comprendre que dans les recommandations que nous aurons à faire au gouvernement, lors de la soumission à notre rapport à l'automne, la proposition de reprendre le Centre de recherche en transport serait une des recommandations qui serait acceptable pour votre groupe?

M. Crainic : Le CRDT existe toujours. En fait, le ministère a toujours son Centre. Je pense que si Transports Canada avait un nouveau programme de recherche axé vers les universités, tout le monde applaudirait, c'est certain.

Si on avait quelque chose de plus à demander, ce serait de trouver une façon de favoriser la mise en commun d'information entre les différents joueurs. C'est sûr que c'est très délicat, étant donné que ce sont toutes des compagnies privées ou des organismes gouvernementaux parfois à haute sécurité, comme Douanes Canada. On comprend qu'il y a des choses qui ne peuvent pas s'échanger. Mais, si on veut avoir une plus grande intégration, il faut qu'il y ait une place d'échanges, un dépôt d'information nettoyée, validée, et ainsi de suite. Selon nous, il y a sur ce plan des pistes à creuser.

[Traduction]

Le sénateur Tkachuk : Monsieur Broad, vous avez soulevé la question de l'Agence des services frontaliers du Canada et de Transports Canada qui fonctionnent en vase clos, chacun ignorant ce que fait l'autre. Pouvez-vous nous donner des détails à ce sujet et nous fournir quelques exemples qui puissent servir de référence?

Mr. Broad: I do not know if Mr. Taddeo brought this one up, but the port wanted some of the equipment that CBSA uses to inspect containers at the port positioned in a certain place. CBSA said, “No, we want to position here,” and they did not want to listen to the port. Transport Canada, of course, supported the port to make the dock, the terminal, more fluid but CBSA put their foot down and said, “No, we want it at a certain place.”

As I said before, Transport Canada is responsible for the port security and the ship security in Canadian ports, but CBSA has a lot to do with inspection of ships — going on board and inspecting the cargo, perhaps, and looking at the crew — because they cover cargo and immigration too. There does not seem to be any coordination with respect to the regulations, and CBSA is coming up with reporting procedures, in addition to what we already give Transport Canada. Those procedures could be combined.

Another example is ships in the Great Lakes — and this example relates not to container shipping, but to bulk shipping. CBSA wants us to report at every port on the lake, and put in a report if the ship calls at Toronto, then Hamilton, then Sarnia and whatever. That does not make any sense. Transport Canada says, “No, you do not have to do that,” but CBSA wants that done. CBSA operates on its own. It is like an outlaw type of organization and it is incredible. One of our members was fined \$1,000 for something that has not been put into regulation yet, and they refused to refund the money.

Those are only a few examples. We have asked Transport Canada and the co-chairs of the National Marine and Industrial Council, Louis Ranger and Guy Véronneau, to propose that the CBSA president be made part of that council along with Transport Canada, Fisheries and Oceans Canada and Foreign Affairs and International Trade Canada, so they have a better idea of what effect their policies have on our exports and imports, and they can try to work more closely with those other government departments. Maybe that information will flow down to the people on the job.

Senator Tkachuk: We had testimony from the Port of Montreal about the railroads, and they are satisfied with the service they receive from the railroads, which is not something we heard when we were out West. It was a constant — all of us were shocked at how a business could operate with none of the customers being happy. We looked for a happy customer but we could not find one.

How can we, as a nation, promote competition? I do not think we can beat them into providing good service, but what we might want to do is provide competition. How do we promote more competition on the West Coast, for example, which I believe would improve the behaviour of CN?

M. Broad : Je ne sais pas si M. Taddeo vous a parlé de ce cas, mais le port souhaitait que certains appareils utilisés par l'Agence pour inspecter les conteneurs dans le port soient placés à un endroit particulier. L'Agence a dit : « Non, nous les mettrons ici », et elle n'a pas voulu écouter les représentants du port. Évidemment, Transports Canada a approuvé les autorités portuaires dont l'objectif était d'assurer une plus grande fluidité au terminal, mais l'Agence est restée inflexible quant à l'emplacement des appareils.

Comme je l'ai dit précédemment, Transports Canada assure la sécurité des installations et des navires dans les ports canadiens, mais l'Agence s'occupe en grande partie de l'inspection des navires — ses agents montent à bord, inspectent la cargaison et, le cas échéant, examinent l'équipage — parce qu'elle s'occupe du fret, mais également d'immigration. Il semble n'y avoir aucune coordination au niveau de la réglementation et l'Agence exige certaines déclarations en plus de celles que nous fournissons déjà à Transports Canada. Il faudrait combiner ces procédures.

On peut également citer l'exemple des navires des Grands Lacs, qui concerne le transport en vrac, et non le transport conteneurisé. L'ASFC nous demande de nous signaler dans chaque port des Lacs, et d'indiquer si le port d'attache est Toronto, Hamilton, Sarnia ou une autre ville. Cela n'a aucun sens. Transports Canada nous dit que nous n'avons pas à fournir cette indication, mais l'Agence l'exige. Elle fonctionne en autonomie. On dirait un organisme hors-la-loi; c'est tout à fait incroyable. L'un de nos membres s'est vu infliger une amende de 1 000 \$ pour une mesure qui ne figure pas encore dans les règlements, et l'Agence a refusé de le rembourser.

Et ce ne sont là que quelques exemples. Nous avons demandé à Transports Canada et aux coprésidents du Conseil maritime et industriel national, Louis Ranger et Guy Véronneau, de proposer que le président de l'Agence siège à ce conseil au côté de Transports Canada, de Pêches et Océans et des Affaires étrangères, afin qu'il ait une meilleure idée des conséquences de son action sur nos exportations et nos importations, et qu'il s'efforce de collaborer plus étroitement avec ces autres ministères. L'information va peut-être finir par se rendre jusqu'aux personnes concernées.

Le sénateur Tkachuk : Nous avons recueilli le témoignage des représentants du Port de Montréal sur les chemins de fer, et ils se disent satisfaits du service que leur proposent les compagnies de chemin de fer. On ne nous a pas dit la même chose dans l'Ouest. Tout le monde disait la même chose — nous nous sommes tous demandé comment une entreprise pouvait fonctionner alors que ses clients étaient tous mécontents. Nous avons cherché un client satisfait, nous n'en avons trouvé aucun.

Que pouvons-nous faire pour promouvoir la concurrence au Canada? Je ne pense pas qu'on puisse les contraindre à fournir un bon service mais nous pourrions essayer de favoriser la concurrence. Comment peut-on promouvoir une plus grande concurrence sur la côte Ouest, par exemple, ce qui à mon sens, devrait permettre au CN d'améliorer son comportement?

Mr. Broad: I think Burlington Northern Santa Fe, BNSF, has a rail line into Vancouver, and I think that both CP and CN are averse to Burlington Northern coming in there. Burlington Northern is a big American firm and so —

Senator Tkachuk: I am sorry; I am not acquainted with that railway. Burlington Northern Santa Fe is already there, or wants to be there?

Mr. Broad: Burlington Northern has access to the Port of Vancouver, the Deltaport, but two or three years ago, when there was a big backup, one of the shipping lines, an Asian company, wanted to use Burlington Northern, to try it out, and for some reason they backed off at the last minute. There was a lot of pressure from both railways on that company and I think from other people too, to back off. It is difficult to —

Senator Tkachuk: It seems strange.

Mr. Broad: Yes, it does, but it is difficult to come up with ways to make the railroads more competitive when they are more competitive when there is less traffic. When traffic is full, CP will limit their business and CN will take it on but the customer will have to wait. Of course, CN wants everything balanced. Even though the trade is not balanced, they want their business balanced.

Also, as my colleague mentioned, there are the problems out West. In B.C. this year, high winds at the port blew over the gantries. We had the snow slides in the west and freezing weather where they cannot run full trains through the Prairies because of the freezing weather. That I can see that happening, but when the cargo is backed up everybody points fingers at each other.

Before I took this job, I had a small ship agency and one of my customers used both CN and CP. I asked him, “What is the service like? How do you compare the two companies?” He said, “I had the CN guy in the other day and I told him, ‘you do not have customers, you have people that pay you money.’ The CP rep came in and said he was the greatest guy in the world, he makes all the phone calls and tries to help us out, and everything. However, at the end of the day he does not do anything more than the CN guy, but he does it nicer.”

Senator Tkachuk: Mr. Crainic, you wanted to add something?

Mr. Crainic: I want to add a couple of things. One, we need to realize the port in the West has the mountains, and the general problems go well beyond intermodality. I remember a couple of years back I was in CP in Calgary and they were all still shook up because the winter before, the minister called the president of CP directly, saying, “You have to buy more locomotives because the trains cannot pass.”

There is a problem with passing through the mountains and going to the ports. The ports are also congested and there are other problems. Now, in a sense, we have to realize, with respect to railroads, that they have changed dramatically the way they operate in the last few years. In Canada, there used to be an excess

M. Broad : Je crois que Burlington Northern Santa Fe, BNSF, a une voie de chemin de fer qui se rend jusqu’à Vancouver, et que le CP et le CN sont tous les deux hostiles à ce que BNSF desserve cette ville. C’est une grosse compagnie américaine et donc...

Le sénateur Tkachuk : Excusez-moi, je ne connais pas cette compagnie de chemin de fer. Est-ce qu’elle est déjà présente à Vancouver, ou est-ce qu’elle veut y aller?

M. Broad : Burlington Northern a accès au Port de Vancouver, au Deltaport, mais il y a deux ou trois ans, lors du gros engorgement, une compagnie maritime asiatique a voulu faire appel à Burlington Northern, mais pour une raison quelconque, celle-ci s’est désistée à la dernière minute. De fortes pressions ont été exercées par les deux compagnies de chemin de fer canadiennes et par d’autres, je crois, pour l’amener à se désister. Il est difficile de...

Le sénateur Tkachuk : Cela semble étrange.

M. Broad : En effet, mais il est difficile de rendre les compagnies de chemin de fer plus concurrentielles étant donné qu’elles le sont davantage lorsque le trafic diminue. Lorsqu’il est à pleine capacité, le CP limite ses activités et le CN s’en charge, mais le client doit attendre. Évidemment, le CN vise une situation d’équilibre. Même si le commerce n’est pas équilibré, la compagnie souhaite que ses affaires le soient.

Par ailleurs, comme l’ont indiqué mes collègues, il y a des problèmes dans l’Ouest. En Colombie-Britannique cette année, les bourrasques ont renversé des portiques. Il y a eu des avalanches dans l’Ouest, et le temps glacial a empêché les compagnies de traverser les Prairies avec des trains entiers. Je peux concevoir ces intempéries, mais lorsque le fret est immobilisé, c’est toujours la faute de quelqu’un d’autre.

Avant d’accepter mon poste actuel, j’avais une petite agence maritime et l’un de mes clients faisait appel au CN aussi bien qu’au CP. Je l’ai interrogé un jour sur la qualité du service, lui demandant de comparer les deux compagnies. Il m’a dit : « J’ai rencontré le représentant du CN l’autre jour et je lui ai dit : « Vous n’avez pas de clients, vous avez des gens qui vous donnent de l’argent » ». Il m’a dit aussi que le représentant du CP était le meilleur homme au monde, qu’il se démenait au téléphone pour lui venir en aide mais qu’en définitive, il ne fait rien de plus que l’employé du CN. En revanche, il le fait mieux.

Le sénateur Tkachuk : Monsieur Crainic, voulez-vous ajouter quelque chose?

M. Crainic : Oui, j’aimerais ajouter quelques éléments. Tout d’abord, il faut savoir que le port de l’Ouest est isolé par les montagnes et que les problèmes généraux qui s’y posent vont bien au-delà de l’intermodalité. Il y a quelques années, je travaillais pour le CP à Calgary et les employés étaient encore sous le coup d’un appel du ministre au président du CP qui lui avait dit, l’hiver précédent : « Il faut acheter d’autres locomotives, parce que les trains ne passent pas. »

Le franchissement des montagnes pour atteindre les ports de la côte pose un problème. Ces ports sont congestionnés, mais il existe encore d’autres problèmes. Il faut bien admettre qu’au cours des dernières années, les compagnies de chemin de fer ont radicalement modifié leur façon de procéder. Autrefois, au

of assets. There were locomotive engines and cars everywhere. When I did my Ph.D. thesis 25 years ago CN had, I do not know, a quarter of a million cars. They did not even know, and they did not bother to know, where half of them were in the country. It did not matter because they had enough. That is no longer true. The whole industry, especially here, in the States and in Europe, has gone through a lean period. They now operate with a volume of assets they believe is required to operate efficiently. Operating efficiently means, indeed, operating round circuit type of routes so that equipment moves and does not stay idle in customers premises or in yards because when it stays idle they lose money.

The whole operation now even has a name. If we name things, they start to exist. Full asset utilization policy means that the assets must move so for CN, that translates most of the time into one service every day out of Halifax and two out of Montreal. I do not know how many out of Vancouver.

The return train, more or less, comes back with the cars. That is because they must have a return on investment. Stakeholders have shares and they want dividends on shares. That is purely stock exchange. What is needed, in a sense, through maybe cooperation between the shippers, the ports and the railroads, is to show that there is sufficient movement to have an extra train. Otherwise, that train will simply not exist, unless somebody legislates and forces a number of trains out of Deltaport terminal, and I do not think that we are anywhere near that state of mind in Canada.

The other opportunity is to demonstrate to the railroads that there is enough traffic to justify an extra train per day, or every three days. I think it can be demonstrated. It is not directly available like that but that is the only way. It is not a question of competition, because CP operates pretty much as CN does. The reps might be nicer sometimes.

For example, truckers do not like railroads and railroads do not like shipping. The small does not like the big so the food chain goes all the way, in the intermodal world. However, it is not a question of competition. If they open the BNSF line, the rep will tell customers, "Yes, but when you have less volume and you'd like to come back to here we might not have space on the train." That is normal business practice and that is exactly why the other guys back off.

The answer is to increase the capacity of the Canadian network. The trucks can take it if we do not pull trains that are too long and send them into the Fraser River, but the question is,

Canada, il y avait un excédent d'actifs. Il y avait des locomotives et des wagons partout. Lorsque j'ai fait mon doctorat il y a 25 ans, le CN avait — peut-être un quart de millions de wagons. On n'en connaissait même pas le nombre, et personne ne se souciait de savoir où se trouvait la moitié d'entre eux. Cela n'avait pas d'importance, car les wagons étaient en nombre suffisant. Ce n'est plus vrai aujourd'hui. Tout le secteur ferroviaire, en particulier ici, aux États-Unis et en Europe, a connu une période de vaches maigres. Les compagnies fonctionnent désormais avec le volume d'actifs qu'elles jugent nécessaires pour travailler efficacement, c'est-à-dire en effectuant des circuits, de façon que le matériel se déplace constamment et ne reste pas à encombrer des installations de clients ou les gares de triage, car dans ce cas, les compagnies perdent de l'argent.

Ce mode de fonctionnement a même désormais son nom. Lorsqu'on nomme les choses, elles commencent à exister. La politique de pleine utilisation de l'actif signifie que cet actif doit bouger et pour le CN, cela signifie le plus souvent un service par jour à partir d'Halifax et deux à partir de Montréal. Je ne sais pas combien il y en a à partir de Vancouver.

Le train qui revient n'apporte à peu près que les wagons. En effet, la compagnie cherche un rendement sur l'investissement. Les actionnaires veulent des dividendes. Ce sont des considérations strictement boursières. Grâce à la coopération entre les expéditeurs, les autorités portuaires et les compagnies de chemin de fer, il faudrait montrer que le volume est suffisant pour justifier un train supplémentaire. Autrement, ce train n'existera pas, à moins qu'une loi impose un certain nombre de trains au départ du terminal de Deltaport, et je ne pense pas que cela corresponde à la mentalité canadienne actuelle.

On pouvait aussi démontrer aux compagnies de chemin de fer qu'il y a suffisamment de trafic pour justifier un train supplémentaire par jour ou tous les trois jours. Je pense qu'on peut le démontrer. Ces trains ne sont pas disponibles dans l'immédiat, mais c'est la seule façon de procéder. Ce n'est pas une question de concurrence, car le CP fonctionne à peu près comme le CN, à la différence que ses représentants sont parfois plus agréables.

On peut dire, par exemple, que le camionnage n'aime pas les chemins de fer et que les chemins de fer n'aiment pas la marine marchande. Les petits n'aiment pas les gros et les approvisionnements alimentaires voyagent par tous les moyens, dans le monde intermodal. Néanmoins, ce n'est pas une question de concurrence. Si BNSF exploite sa ligne de chemin de fer, le représentant canadien dira aux clients : « Oui, mais si votre volume diminue et que vous voulez revenir chez nous, il se pourrait qu'il n'y ait plus d'espace à bord du train ». Ce sont là des pratiques normales en affaires, et c'est précisément pour cela que les Américains se sont désistés.

La solution consiste à augmenter la capacité du réseau canadien. Les camions peuvent prendre la relève si les trains sont trop longs pour qu'on les fasse passer dans la vallée du

can we demonstrate that we have enough volume? I think we can but it should be done.

Mr. Broad: If I could add just one point, in speaking to CN they say, "Well, if we go to the board for \$1.6 billion for intermodal transport, we need proper forecasts." Oftentimes, when they ask their customers, they say, "What's your volume of business going to be next year?" Customers will say, "It's only going to increase 3 per cent." Customers say that because they fear that if they say it will increase 10 per cent, they will receive a whack in rates: the rates will go up. I think, in the railway's defence, there is also that issue. They must invest a lot of money in the system and maybe the forecasting could be a little bit better. Maybe smart systems need to start overseas, when the cargo is originally booked, maybe a month beforehand, so that people know it is coming.

Senator Tkachuk: I want to explore Burlington Northern a little further. It does not seem that far from Vancouver to the United States border or to Seattle to provide competition by connecting to major U.S. railroads to move product out of the port and to Eastern Canada. Are we reaching there or is that a possibility? Our railroads are involved in the United States. Why would we care whether the United States railroads are involved in Canada? Mr. Crainic?

Mr. Crainic: If I remember correctly, a couple of years back CN and BNSF tried to merge. They had been hauling all over the place both in Canada and the States. I see in my mind the headlines on the major journals all over the place about giving the traffic to the Americans. I think if somebody wants to go that way, we should have something like a free sky. We should have maybe a free rail act in North America, in the sense that they can pick up traffic and move it in the other country, and it is done everywhere, even if they do not own the other railway.

A number of concerns should be eased for the mind of the Canadian public. I am not as nationalist as I should be, but I imagine how journals and television crews will handle the topic. Besides, we have that line, so it is not as if we could really open up a lot because in the states they are not as linked together. BNSF is a huge, very nice company, but it would be difficult for them to bring freight, for example, directly to Montreal. They would pass it to someone else, so the chain through the States needs to be looked at also and it is not clear that we have a clear chain to the East. They might bring it to Chicago, though, and that could be already a good incentive, but it is not as simple as it sounds.

Mr. Broad: The container volume in Canada is about 8 per cent of the volume in North America.

Fraser, mais le problème est de prouver que nous avons suffisamment de volume. Je pense que c'est possible, mais il va falloir le prouver.

M. Broad : Je voudrais ajouter une chose. Les gens du CN disent : « Si nous allons demander 1,6 milliard de dollars au conseil d'administration pour le transport intermodal, il nous faut de bonnes prévisions ». Parfois, ils demandent à leurs clients quel sera leur volume d'activité dans un an, et les clients répondent qu'ils ne prévoient qu'une augmentation de 3 p. 100. En effet, ils craignent qu'en annonçant une augmentation de 10 p. 100, ils vont faire augmenter les tarifs. Je pense, à la décharge des chemins de fer, que la question se pose effectivement. Les compagnies doivent investir énormément et les prévisions pourraient sans doute être un peu plus exactes. Peut-être faudrait-il que les systèmes intelligents commencent à l'étranger, lorsque le fret quitte son lieu d'origine ou peut-être un mois plus tôt, de façon que l'on sache ce qui s'en vient.

Le sénateur Tkachuk : J'aimerais approfondir la question de Burlington Northern. Vancouver n'est pas bien loin de la frontière américaine ni de Seattle; on pourrait stimuler la concurrence en reliant la ville aux principaux réseaux américains de chemin de fer pour transporter les marchandises du Port de Vancouver vers l'Est. Est-ce qu'on le fait déjà, est-ce une possibilité? Nos compagnies de chemin de fer sont présentes aux États-Unis. Pourquoi faudrait-il craindre la présence des chemins de fer américains au Canada? Monsieur Crainic.

M. Crainic : Si je me souviens bien, BNSF a essayé de fusionner avec le CN il y a quelques années. Les deux compagnies circulaient partout, aussi bien au Canada qu'aux États-Unis. J'ai encore en mémoire les manchettes des grands journaux qui dénonçaient l'abandon du trafic canadien aux Américains. Je pense que si c'est la voie qu'on veut emprunter, il faudrait quelque chose de comparable à l'accord Ciels ouverts. Il faudrait une loi sur la liberté ferroviaire en Amérique du Nord, de façon que le fret puisse passer d'un pays à l'autre et que cette liberté s'applique partout, même lorsque les marchandises sont transportées par une compagnie différente de celle à qui elles ont été confiées.

Les Canadiens éprouvent certaines inquiétudes qu'il faudrait apaiser. Je ne suis peut-être pas assez nationaliste, mais j'imagine comment les journaux et les stations de télévision vont traiter le sujet. Par ailleurs, cette ligne de chemin de fer existe; ce n'est pas comme si on allait ouvrir tout grand le marché ferroviaire, car les compagnies américaines ont moins de liens entre elles. BNSF est une énorme compagnie très bien gérée, mais il lui serait difficile de transporter directement du fret jusqu'à Montréal. Elle devrait le confier à quelqu'un d'autre, et il faudrait donc examiner de près le réseau américain, car il n'est pas certain qu'il permette un bon acheminement vers l'Est. Les trains pourraient certainement arriver à Chicago, ce qui devrait déjà constituer un bon incitatif, mais les choses ne sont pas aussi simples qu'il y paraît.

M. Broad : Le volume de conteneurs transportés au Canada représente environ 8 p. 100 du volume de l'Amérique du Nord.

Senator Tkachuk: Yes, I am not advocating it. To me, it does not matter. When the customer goes to the store in Windsor, I do not think the customer wonders what railroad the item came in on. The customer does not care as long as it is there, right?

Anyway, I have only one little item left. Mr. Cranic, you brought up the topic of how little research, if any, is done by the federal government on transportation issues. Considering that transportation involves trade, which is how we live in Canada, and the environment now and all of these other issues, if you were setting it up again, how would you advocate going about it, with the universities, think tanks and people like that becoming more involved, where research could be done and money could be given. How would that system work?

Mr. Cranic: University researchers are working on transportation issues, but the financing of that research is more on the basic level, such as from the Natural Sciences and Research Council of Canada, NSERC, so it helps develop basic research. We never have enough money, of course, but in a sense that exists at a basic level. Now, what we do not have is something that allows a more significant project, something that is on a larger scale that addresses a strategic need or what we need for a broader scope.

In our community, the average grant per year for a professor is between \$20,000 and \$25,000 a year. Let me remind you that a Ph.D. student is paid \$18,000 to \$20,000; so fundamentally, if they do basic research they will never be able to do a large project.

If large projects go through punctual initiatives, then they may have a chance if they manage to build a complex financial arrangement because right now Transport Canada does not pay more than 50 per cent of the cost of the project. That may be fine for the industry but for universities, where do they want to finance the other 50 per cent? I am talking about strategic projects, strategic programs in NSERC and the others; and transportation does not exist.

I think that, on one hand, Transport Canada and the Government of Canada should re-emphasize that transportation is a strategic domain for Canada, or maybe even that intermodal traffic is, right now and for the foreseeable future, a privileged way to develop transportation and to favour industry and commerce in Canada. That statement is not really made and followed by action, from our point of view. Either, it can be managed through Transport Canada, through a program of research funding, funding centres and teams on projects that are clearly identified, or they can give the priorities and the funds to, for example, NSERC and let them manage the program a little bit at arm's length. That is also acceptable, but the first thing is to have that clear vision and statement, and then follow it with funding.

Le sénateur Tkachuk : Oui, je ne défends pas les intérêts des compagnies canadiennes. Pour moi, cela importe peu. Lorsque le client entre dans un magasin à Windsor, peu lui importe la compagnie de chemin de fer qui a apporté les marchandises, du moment qu'elles sont disponibles, n'est-ce pas?

En tout cas, il ne me reste plus qu'une question. Monsieur Cranic, vous avez dénoncé l'insuffisance des recherches consacrées par le gouvernement fédéral aux questions de transport. Étant donné que les transports sont liés au commerce, dont dépend l'existence des Canadiens, ainsi qu'à l'environnement et à d'autres questions, si vous deviez organiser la recherche, comment vous y prendriez-vous pour y faire participer davantage les universités, les intellectuels et les spécialistes? Où faudrait-il faire ces recherches et d'où devrait provenir le financement? Comment le système devrait-il fonctionner?

M. Cranic : Des chercheurs universitaires travaillent sur les questions de transport, mais le financement de cette recherche, comme celui qui provient du CRSNG, le Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie, est davantage destiné à la recherche fondamentale. Évidemment, il n'y a jamais assez d'argent pour la recherche, mais il se fait effectivement de la recherche fondamentale. Ce qui nous manque, c'est la possibilité de réaliser un projet plus important, sur une plus grande échelle et qui réponde à un besoin stratégique ou à un besoin de plus grande portée.

Dans notre milieu, la moyenne des subventions accordées à des professeurs d'université est de 20 000 à 25 000 \$ par an. Je vous rappelle qu'un étudiant en doctorat est rémunéré de 18 000 à 20 000 \$ par an; par conséquent, ceux qui font de la recherche fondamentale ne sont jamais en mesure d'entreprendre de grands projets.

Si les grands projets doivent passer par des initiatives ponctuelles, ils n'ont une chance d'aboutir que si leurs responsables réussissent à échafauder des arrangements financiers complexes, car actuellement Transports Canada n'assume pas plus de la moitié du coût des projets. C'est peut-être suffisant pour l'industrie mais pour les universités, comment peuvent-elles financer l'autre moitié du projet? Je parle ici de projets stratégiques, des programmes stratégiques du CRSNG et des autres organismes. Pour eux, les transports n'existent pas.

J'estime d'une part que Transports Canada et le gouvernement du Canada devraient insister sur le fait que les transports constituent un secteur stratégique pour le Canada et que le trafic intermodal constitue dès maintenant et pour les années à venir une solution privilégiée pour améliorer les transports et favoriser l'industrie et le commerce au Canada. À notre avis, ce message n'est pas véritablement formulé ni suivi de mesures concrètes. On pourrait soit le confier à Transports Canada, par l'intermédiaire d'un programme de financement de la recherche, de centres de financement ou de projets bien définis, ou bien fixer des priorités et accorder des fonds, par exemple, au CRSNG en lui confiant la gestion d'un programme relativement indépendant. C'est également une formule acceptable, mais il faut tout d'abord un énoncé de vision qui devrait être suivi d'un financement.

The advantage of taking the management out of the ministry and giving the mandate, let us say, to NSERC is that maybe the programs will be less volatile and less easy to cut when the ministry needs to cut \$2 million from the budget, as happened last time.

Senator Zimmer: Thank you for your presentation this morning. It is always nice to be back in Montreal because I am a Montreal Habs fan. They are not in the playoffs but it is still nice to be here.

Senator Tkachuk talked about the Port of Vancouver, and I want to go a little further. At public hearings that we held in Vancouver in March, the committee heard about the problems that lack of rail service has caused at the container terminals there since November of last year. We also talked about the weather and the derailments. To what extent has service been affected here? What is in service here in Montreal for containerized terminals? Has weather and derailments affected the service into Montreal, as it has done in Vancouver?

Mr. Broad: It was a mild winter here, so it was not so bad.

Senator Zimmer: It was a problem out there. They know every year they will have winter and of course across the prairies it is difficult, but is it similar here? Even though you may have a mild winter one year, does it change over the years or is it similar at all?

Mr. Broad: It is difficult to compare because Vancouver is the gateway for Asian cargo, where the big spike has been. Montreal is basically Northern Europe and Mediterranean port transfer, and volumes over the last few years have been fairly steady. They increase 2 per cent to 3 per cent, but not 10 per cent to 25 per cent like in Vancouver. Halifax is static: There was no increase last year. Weather plays a part here but the volumes are not to be compared to Vancouver.

Perhaps there are alternate movements too. If they are going from Montreal to even Chicago — but Detroit or Toronto more likely — if there is a rail derailment or traffic is held up, they can always truck it. Companies such as Ford and the other car manufacturers that have cargo coming in from Europe will truck it rather than ship it by rail.

There are options, in case something happens, but out west there are not many options. They cannot send a crew out. As my friend from CN says, it is tough to send a crew out in the middle of the prairies when it is 40 below to fix things up, and to take containers off and move them by road. They cannot do it. I think both railways do a fine job of getting things right after derailments: getting things back on track, so to speak, as soon as possible.

L'avantage, si la gestion de la recherche passe du ministère au CRSNG, c'est que les programmes devraient être moins volatils et moins faciles à supprimer lorsque le ministre a besoin de récupérer 2 millions de dollars dans son budget, comme cela s'est produit la dernière fois.

Le sénateur Zimmer : Je vous remercie de vos interventions de ce matin. J'aime toujours revenir à Montréal, car je suis un partisan des Canadiens de Montréal. Ils ne font pas les éliminatoires cette année, mais je suis quand même content d'être ici.

Le sénateur Tkachuk a parlé du Port de Vancouver, et j'aimerais rester sur le même sujet. Pendant les audiences publiques que nous avons tenues à Vancouver en mars dernier, on a parlé au comité des problèmes d'insuffisance du service ferroviaire dans les terminaux à conteneurs depuis novembre dernier. Ils nous ont aussi parlé des intempéries et des déraillements. Dans quelle mesure le service s'en est-il trouvé affecté? Est-ce que Montréal dispose d'installations de manutention de conteneurs? Est-ce que le service à Montréal a souffert des intempéries et des déraillements comme à Vancouver?

M. Broad : Ici, l'hiver a été clément et la situation n'était pas aussi grave.

Le sénateur Zimmer : C'était un problème à Vancouver. On sait bien qu'il va y avoir un hiver chaque année et naturellement, la traversée des Prairies est difficile, mais est-ce la même chose ici? Même si l'on bénéficie parfois d'un hiver clément, est-ce que la situation évolue d'une année sur l'autre ou est-ce qu'elle reste stable?

M. Broad : Il est difficile de faire des comparaisons, parce que Vancouver est la porte d'accès du fret provenant de l'Asie, qui a connu une forte activité économique. Montréal dessert essentiellement l'Europe du Nord et la Méditerranée, dont les volumes ont été assez stables ces dernières années. On note une augmentation de 2 à 3 p. 100, et non pas de 10 à 25 p. 100 comme à Vancouver. L'activité est stable à Halifax : il n'y a pas eu d'augmentation l'année dernière. Les intempéries ont une incidence, mais les volumes ne sont pas comparables à ceux de Vancouver.

Il existe également peut-être d'autres solutions. Si on part de Montréal et qu'on se rend même à Chicago — mais plus probablement à Detroit ou Toronto — et qu'il y a un déraillement ou que le trafic est perturbé, on peut toujours transporter la marchandise par camion. Des entreprises telles que Ford et les autres constructeurs automobiles reçoivent de la marchandise d'Europe et la font généralement transporter par camion plutôt que par train.

Si quelque chose arrive, il existe des solutions, mais elles sont peu nombreuses dans l'Ouest. On ne peut pas envoyer d'équipe. Comme mon collègue du CN l'a dit, il est difficile d'envoyer une équipe au milieu des Prairies lorsqu'il fait moins 40 degrés Celsius pour réparer des équipements, descendre des conteneurs et les expédier par la route. C'est impossible. Après un déraillement, je pense que les deux compagnies de chemin de fer réussissent très bien à rétablir la situation et à se remettre dans la bonne voie, pour ainsi dire, aussitôt que possible.

Senator Zimmer: It is not as severe as it is out west?

Mr. Broad: No.

Senator Zimmer: One example they gave us was that a ship would come in, they would order a hundred cars but because of the weather or whatever, the train would not show up. Of course, they would have to hire the longshoremen and pay them, and CN accepts no responsibility there. Obviously, the severity is not the same because of the proximities.

Mr. Broad: Right, and also we must take into consideration that people complain about the railways, but the railways have a few things to say about the terminal operators too. There is a lot of finger pointing.

Senator Zimmer: We heard about that. We witnessed that when we were there. We were not sure who was pointing at whom.

Mr. Broad: As with everything else, the problem is probably a little bit of both.

Senator Zimmer: You talked about infrastructure plans. The Port of Montreal has been assured by consultants that the infrastructure plans for containerized freight will meet the needs in the future. Of course, it is critical with the other two modal systems. Are you confident that the rail and trucking industries are prepared to invest sufficient capacity to meet the demands for commuterized transportation for the future? Are you confident that these industries are prepared to do the same?

Mr. Crainic: Crystal balling: in a sense, trucking always responds. Unless something dramatic changes, right now trucking is cheap and they are running for business, in a sense. The problem in trucking is driver availability. If they have drivers they will go after any cargo, anytime, at almost any price, many of them actually under-cost themselves. They do not charge what they should charge to survive, so trucking will be there.

From a Montrealer's point of view, I am almost afraid that there will be too much there. In a sense, I believe that there is too much trucking in North America for distances that are not meant for trucks. Railways will put service in if they believe they will have steady traffic. Talking with people at CN at one point, it is clear they have made a choice that the services they run are always at full capacity.

For intermodal traffic, they have implemented that system with advance bookings for all traffic except the import one. To be sure that the trains are full, and when you look at the frequency of service, where it is once every day — in Montreal that means two trains because one comes from Halifax and one starts here — they

Le sénateur Zimmer : La situation n'est pas aussi grave que dans l'Ouest?

M. Broad : Non.

Le sénateur Zimmer : On nous a donné un exemple. Lorsqu'un navire arrive au port, on demande une centaine de wagons, mais le train n'arrive pas en raison des conditions météorologiques, par exemple. Bien entendu, il faut alors embaucher des débardeurs et les rémunérer, mais le CN n'accepte aucune responsabilité. Évidemment, la gravité de la situation diffère lorsque les distances à parcourir ne sont pas les mêmes.

M. Broad : Oui, et il faut également tenir compte du fait que la population se plaint des chemins de fer, qui ont à leur tour des choses à redire au sujet des exploitants de terminal. Toutes sortes d'accusations sont lancées.

Le sénateur Zimmer : Nous en avons entendu parler. Nous l'avons vu lorsque nous y étions. Nous ne savions pas très bien qui accusait qui.

M. Broad : Comme d'habitude, le problème provient probablement un peu des deux parties.

Le sénateur Zimmer : Vous avez parlé des plans d'infrastructure. Des experts-conseils ont assuré l'administration du Port de Montréal que les plans d'infrastructure pour le fret conteneurisé répondront à l'avenir aux besoins. Bien entendu, c'est essentiel en raison des deux autres systèmes modaux. Croyez-vous que les industries de transport par camion et par train sont prêtes à investir suffisamment pour répondre aux exigences futures en matière de transport? Pensez-vous que ces industries sont prêtes à faire la même chose?

M. Crainic : Il faut tenter de lire l'avenir : on peut pratiquement dire que l'industrie du camionnage est toujours prête. À moins qu'il n'y ait d'importants changements, le transport par camion est actuellement peu coûteux et assez rentable, si on peut dire. Le problème, avec le transport par camion, c'est la disponibilité des camionneurs. Certains d'entre eux acceptent n'importe quelle marchandise, n'importe quand à presque n'importe quel prix, et il y en a même beaucoup qui acceptent des contrats à perte. Ils ne demandent pas le tarif dont ils auraient besoin pour survivre; donc le camionnage sera là.

Du point de vue d'un Montréalais, je crains presque qu'on ait trop recours à ce mode de transport. Dans une certaine mesure, je crois que l'Amérique du Nord utilise trop le transport par camion pour parcourir des distances trop longues pour les camions. Les compagnies de chemin de fer vont offrir davantage de services si elles croient pouvoir faire circuler leurs trains de façon constante. J'ai parlé à des représentants du CN et ils ont clairement choisi de toujours offrir des services à pleine capacité.

Pour ce qui est du trafic intermodal, le système de réservations préalables existe pour tous les types de trafic, sauf les importations. Lorsqu'on examine la fréquence du service, lorsqu'il n'y a qu'un train par jour — à Montréal ça signifie deux trains parce qu'il y en a un qui vient d'Halifax et un autre

will not go higher until they are certain they can fill it up every day of the year.

They will invest if we can show that this traffic will be there. They will not invest because there might be a spike, in the same sense that they will not send an extra train into the Deltaport terminal because of storms and they have three ships lined up in front of the terminal. They will not do that, because neither the terminal, nor the shipping companies, nor the customers will pay them the extra.

We need to realize that, as we said, it goes both ways. Somebody must cover the costs. The public, us, in one form or another, either as shareholders or as customers in Rona or Loblaw's will pay in the end, but upfront somebody must pay for these things. Also, to send an extra train, they must have the train, they must have the engines, they must have the people and they must have the cars. It is not as easy as sending an extra truck.

It is the same thing with airlines. If you have ever been stranded in an airport, even in Montreal, why does Air Canada not put on another plane when it is over there? It is exactly the same reason: Somebody must pay and somebody must bring it back. As long as those economics are not addressed somehow — and I do not have a magic wand either — there will not be more capacity.

Senator Zimmer: Representatives of the Port of Montreal told this committee that the federal government should concentrate its efforts on providing transportation infrastructure. Do you think that federal funds would be better invested in road or rail-related infrastructure such as grade separations, and specifically what investments would you recommend?

Mr. Crainic: I think investment should go with a national policy. If we have a national policy on transportation first, then a long-term vision, investment should support that vision. Right now, I do not think we have that. From a sustainable development perspective, it is obvious that we would like to support as much as possible a less environmentally harmful means. Therefore, we should examine and eventually try to promote rail, even a cabotage, putting containers on ships from Montreal and sending them to Toronto or even Chicago or Detroit, if it is not a question of time. It depends on what kind of cargo is there. On the other hand, I do not think that we will get rid of cars and trucks — I do not want to get rid of my car — in the foreseeable future so we should not unduly penalize trucking either.

qui part de Montréal — et pour veiller à ce que les trains soient pleins, les compagnies n'offrent pas de service supplémentaire à moins d'être certaines de pouvoir remplir les trains chaque jour, toute l'année.

Elles investiraient si nous pouvons leur démontrer qu'il y aura suffisamment de trafic. Elles n'investiraient pas en raison d'une pointe possible, tout comme elles n'enverraient pas un train supplémentaire au terminal Deltaport en raison de tempêtes, même s'il y a trois navires qui attendent devant le terminal. Elles ne le feront pas, parce que ni le terminal, ni les entreprises d'expédition, ni les consommateurs n'assumeront les coûts supplémentaires.

Comme je l'ai dit, il faut savoir que ce qui est bon pour un l'est aussi pour l'autre. Quelqu'un doit assumer les coûts. D'une façon ou d'une autre, c'est nous, la population, que ce soit comme actionnaires ou comme clients chez Rona ou chez Loblaw's, qui finiront par payer; mais quelqu'un doit commencer par payer pour ces choses. Par ailleurs, pour envoyer un train supplémentaire, il faut avoir le train, les locomotives, les employés et les wagons. Ce n'est pas aussi facile que d'envoyer un camion supplémentaire.

C'est la même chose dans le cas des compagnies aériennes. Si vous avez déjà été coincé dans un aéroport, même à Montréal, vous vous êtes sans doute demandé pourquoi Air Canada n'envoie pas un autre avion alors qu'il y en avait un juste là? C'est exactement pour la même raison : quelqu'un doit défrayer les coûts et il faut pouvoir ramener l'appareil. À moins que nous trouvions une façon de résoudre ces problèmes économiques — et je n'ai pas non plus de baguette magique — la capacité n'augmentera pas.

Le sénateur Zimmer : Des représentants du Port de Montréal ont dit aux membres du comité que le gouvernement fédéral devrait mobiliser ses efforts afin de créer des infrastructures de transport. Selon vous, les fonds du gouvernement fédéral devraient-ils être investis dans les infrastructures liées au transport par camion ou par train, comme pour les sauts-de-mouton; de plus, quels investissements précis recommanderiez-vous?

M. Crainic : Selon moi, il faut investir dans une politique nationale. Si nous commençons par nous doter d'une politique nationale du transport, puis d'une vision à long terme, les investissements devraient appuyer cette vision. Ce n'est pas ce que nous avons à l'heure actuelle. Du point de vue du développement durable, nous aimerions bien entendu appuyer autant que possible des solutions moins nocives pour l'environnement. Par conséquent, il faudrait examiner la situation et, éventuellement, tenter de faire la promotion du transport par train, et même du cabotage, pour mettre des conteneurs dans des navires de Montréal et les envoyer à Toronto, ou même à Chicago ou Detroit, si ce n'est pas une question de temps. Ça dépend du type de marchandises. Par contre, je ne crois pas que les automobiles et les camions vont disparaître dans un avenir prévisible — je ne veux pas me débarrasser de ma voiture — alors il ne faut pas pénaliser indûment l'industrie du camionnage non plus.

The question in Montreal is, do we keep the port where it is, or do we move it? If we move it, rail will have a huge investment, because they will have to move tracks and I do not believe they will do it alone. If the decision is made to move the port, money will have to come somehow. What form and when, I do not know. In any case, my point is, let us have a vision for the medium- and long-term development of the transportation system in Canada, and then investments and money should support that.

Mr. Broad: I think I was asked that question by the finance committee a couple of years ago here and Monte Solberg ripped me apart because I did not answer it properly.

Senator Zimmer: I will not do that.

Mr. Broad: If you ask 20 people where they would put the money — and I am talking in ports, railways, trucks, warehousing people or whatever — you will probably receive 20 different answers. A lot of people say, “I don’t even know.” Vancouver had a problem. Containers were backed up. They could identify where the infrastructure problems were. It took some time but they brought people together — the railways, the terminal operators, the city, provincial governments, trucking companies and everybody under the gateway council — and they came up with a vision. That was the start of the gateway project, which Mr. Lapierre started in the previous government. There was a problem there that could be identified.

Here things are moving along pretty well. There are not too many delays now. People are getting their cargo. There might be some weather delays. I think before people start spending a lot of money — I think I agree with Mr. Crainic here — they need some long term vision and they need to have some real direction before pumping money into assets that may not be required. They need to be careful.

Mr. Crainic: To add something short, they might want to move the Port of Montreal from an urban development point of view. In a sense, if they look at the development of the city of Montreal and the urban issue, they might say, “Let’s move the port,” but then it is a different motivation. I will not go into the municipal policy right now — I do not know if you want to go there.

Senator Zimmer: Talking about governments, and federal regulations and policies, what federal policies or regulations — for example, customs, taxation and operational — most affect the efficiency, competitiveness and capacity of your container transportation operations, and what changes to these policies or regulations would help your business become more efficient and effective?

Mr. Broad: All of them, together: The policies with security and environment are necessary, as I said before, and we cannot sacrifice that — but I think, in general, if government agencies

À Montréal, la question est de savoir si le port doit rester où il est, ou s’il faut le déménager. Dans le dernier cas, les compagnies de chemin de fer devront réaliser des investissements massifs, parce qu’elles devront déplacer des voies ferrées, et je ne crois pas qu’elles le feront seules. Si on prend la décision de déplacer le port, il faudra de l’argent, d’une façon ou d’une autre. Comment et quand, je ne le sais pas. De toute façon, ce que je veux dire, c’est qu’il faut que nous ayons une vision pour le développement à moyen et à long terme du système de transport au Canada, ainsi que les fonds et l’argent nécessaires.

M. Broad : Il y a quelques années, j’ai dû répondre à cette question devant le comité des finances et Monte Solberg m’a mis en pièces parce que je n’ai pas répondu adéquatement.

Le sénateur Zimmer : Je ne ferai pas cela.

M. Broad : Si vous demandez à 20 personnes, des représentants de l’industrie des ports, des chemins de fer, du camionnage, de l’entreposage, ou autres, où ils investiraient, vous obtiendriez probablement 20 réponses différentes. Beaucoup diraient qu’elles ne le savent même pas. Vancouver a eu un problème. Les conteneurs revenaient. On a pu cerner les problèmes d’infrastructure. Après quelque temps, on a réuni les gens — les compagnies de chemin de fer, les exploitants de terminal, la municipalité, les gouvernements provinciaux, les entreprises de camionnage et les membres du conseil de la porte d’entrée — et ils ont trouvé une vision. C’était au début du projet de la porte d’entrée, que M. Lapierre avait entrepris au sein du gouvernement précédent. Il y avait un problème, et il a pu être identifié.

Ici, les choses avancent assez bien. Il n’y a pas trop de retards. Les gens reçoivent leurs marchandises. Il y a parfois des retards causés par les conditions météorologiques. Selon moi, avant de commencer à dépenser beaucoup d’argent — et je suis d’accord avec M. Crainic là-dessus — il faut qu’il y ait une vision à long terme et de réelles orientations afin de ne pas injecter de l’argent dans ce qui n’est peut-être pas nécessaire. Il faut être prudent.

M. Crainic : Laissez-moi ajouter un bref commentaire. Du point de vue du développement urbain, il pourrait être avantageux de déplacer le Port de Montréal. Si on examine la croissance de la ville de Montréal et la question urbaine, on peut se dire : « Déplaçons le port »; mais il s’agit alors d’une motivation différente. Je n’entrerai pas dans les détails de la politique municipale maintenant — je ne sais pas si vous souhaitez en parler.

Le sénateur Zimmer : En parlant des gouvernements et des politiques et règlements fédéraux, quels règlements ou politiques fédéraux — par exemple, dans les domaines douaniers, fiscaux et opérationnels — touchent le plus l’efficacité, la compétitivité et la capacité de vos activités de transport de conteneurs, et quels changements à ces politiques ou règlements aideraient votre entreprise à devenir plus efficace et efficiente?

M. Broad : Tous. Les politiques en matière de sûreté et d’environnement sont nécessaires, comme je l’ai déjà dit, et nous ne pouvons pas les sacrifier. Mais je crois, en général, que si

work together a little bit closer and identify certain areas, we could probably build some efficiencies into the system, particularly with respect to reporting and ship inspections.

We have 18 different departments — not 18, but several — inspecting the ship. We have CBSA stopping the loading and discharging of vessels because they have a tip that somebody is on board the ship. They could still do their work during the operation of the ship but they do not. They stop everything, and for a ship that is worth \$35,000 to \$40,000 a day, it hurts. Those are, I think, isolated incidents and I think the market usually takes care of things.

Senator Merchant: Yesterday, we heard from some frustrated — should I say angry — people: Association du camionnage du Québec and one of the transport companies. You mentioned moving by truck this morning. They felt they were treated poorly in terms of waiting times at the port, there was no support system for them, and they were not on anybody's radar screen.

What is the situation here and why are they so frustrated? I can tell you some of the things they mentioned but let us hear from you first. Why are they so frustrated?

Mr. Crainic: I do not know why exactly they are as frustrated as that right now but I know they are not happy these days because they believe that everybody points finger at trucks because of the environment and sustainable development issues. So, they are edgy, whatever happens.

From what I remember last time I was at the Port of Montreal, they are given a wide window when to come or to pick up their containers and when they arrive, there is a lot of waiting. There is no coordination, if you want, between the management of the container piles in the terminal, both on the ground and in the information system. It boils down to that cooperation, integration and exchange of intelligent information between the two industries.

If I look at other ports in other countries elsewhere, but I think even in Vancouver, there are ways to give a more precise time window to the truck. It requires more sophisticated management of the container piles in the terminal, both on the ground and in the information system. It boils down to that cooperation, integration and exchange of intelligent information between the two industries.

It could be done. It might require some investment on both sides in terms of equipment and training of people. Is the port or the terminal operator or owner interested to do that if nobody pushes for it? If not, they have what they have now. In a sense, truckers do not have the clout that railroads have. Even there, if you talk to the Port of Montreal about CN, they will say, "They give us the cars they want and not the cars we want." They say we are much better in Halifax because we are managing the traffic. They say they have much more power than truckers have. So

les organismes gouvernementaux travaillaient en plus étroite collaboration et identifiaient les domaines nécessaires, nous pourrions probablement augmenter l'efficacité du système, surtout pour ce qui est des rapports et des inspections de navires.

Il y a 18 ministères qui inspectent un navire — peut-être pas 18, mais plusieurs. L'ASFC interrompt le chargement et le déchargement des navires parce qu'elle croit que quelqu'un est à bord. Elle pourrait faire son travail pendant que les activités continuent sur le bateau, mais elle ne le fait pas. Elle interrompt tout le travail, et pour un navire qui coûte entre 35 000 et 40 000 \$ par jour, ça fait mal. Je crois que ce sont des incidents isolés, et je crois que le marché rétablit habituellement lui-même la situation.

Le sénateur Merchant : Hier, nous avons entendu les témoignages de gens frustrés, et même en colère : l'Association du camionnage du Québec et une entreprise de transport. Vous avez parlé ce matin de transport par camion. Ces gens ont l'impression d'être mal traités lorsqu'ils attendent dans un port, puisqu'ils ne disposent pas d'un système de soutien et qu'ils ne figurent sur l'écran radar de personne.

Pourquoi la situation est-elle si grave et pourquoi sont-elles si frustrées? Je pourrais vous faire part de certains de leurs commentaires, mais j'aimerais d'abord entendre ce que vous avez à dire. Pourquoi sont-ils si frustrés?

M. Crainic : Je ne sais pas exactement d'où vient cette frustration, mais je sais qu'ils sont en colère ces jours-ci parce qu'ils croient que l'industrie du camionnage est pointée du doigt par tout le monde en raison des questions liées à l'environnement et au développement durable. Ils s'énervent donc facilement, peu importe ce qui arrive.

La dernière fois que je me suis rendu au Port de Montréal, si je me souviens bien, j'ai vu que les camionneurs ont beaucoup de temps pour venir prendre leurs conteneurs et, lorsqu'ils arrivent, ils doivent attendre longtemps. Il n'y a aucune coordination, si on veut, entre la gestion des piles de conteneurs dans la cour et le moment où les camions arrivent.

Dans les ports des autres pays, et même à Vancouver je crois, il existe des façons de préciser le créneau des camionneurs. Il faut alors gérer de façon plus efficace les piles de conteneurs du terminal, sur le terrain et dans le système d'information. Il faut donc que les deux industries travaillent en collaboration, s'assurent d'être intégrées et se communiquent des renseignements intelligents.

Ce serait possible. Les deux parties devraient peut-être réaliser des investissements pour l'achat d'équipement et la formation des employés. Les exploitants de ports ou de terminaux ou les propriétaires seraient-ils intéressés si personne ne faisait pression? Sinon, ils doivent se contenter de ce qu'ils ont. On peut dire que les camionneurs n'ont pas le même poids que les compagnies de chemin de fer. Même que si on parle du CN aux représentants du Port de Montréal, ils diront : « Ils nous donnent les wagons qu'ils veulent bien, et non les wagons dont nous avons besoin. » Ils

I think that is why truckers are angry. There are ways to ease those pains. I am not sure it will ease all the pains, but it could be done some way.

Mr. Broad: Did they give you any average times per week that they were delayed and how many months they were delayed? Did they give you figures?

Senator Merchant: I do not think they gave us that, but they spoke about the delays. They spoke about nobody investing money to help them. I think they said that they were 240,000 in number. They gave us a number of truckers. They were a large group but their voices were not heard. No attention was paid to them. As far as the environment went, they did not think that they were contributors to pollution. They said something about the systems that are now in place guaranteeing that they are not polluters. I cannot remember if they said maybe they were even better than the trains.

The other thing that frustrated them terribly was that they took seven days to work 60 hours. Also, they were frustrated by the interprovincial barriers and that we do not have free trade commerce in Canada. Do you have some idea as to how the federal government can play a role in easing some of these frustrations?

Mr. Crainic: I think we will not develop too much on the environment issue. That is what they say. I am not sure they are right, but that is another issue. They carry significant weight with the provincial transport ministers: that I can tell you. They are well heard. They are a large number indeed and they are vociferous in the world of transportation.

It is true that we do not have free trade in Canada. At least we do not have customs at the provincial borders but we do not have the free trade they have in Europe. That is for sure. That is not only a federal issue, it is also provincial, so then we come back to our good old Canadian amusement on federal-provincial cooperation, let us put it this way.

It will be interesting to have fewer barriers but, again, when you look at the States we may console ourselves because they are not much better. They even have union regulations that force some interesting routes for trucks. Regulations are not the same in the east and west.

Things could be done. As I said, personally I am not sure we want to truck things from Montreal to Vancouver. I would rather put those lorries on the train and have a driver and truck pick them up at the other end, if we have sufficient shuttle trains to do that. I think that for the good of everybody it will be much better. I think driving hours and regulations are stringent, but they are more lax here than in the States. Again, when they cross the

disent que la situation est bien meilleure à Halifax parce que nous gérons le trafic. Ils disent qu'ils ont beaucoup plus de pouvoir que les camionneurs. Je crois donc que c'est pour cette raison que les camionneurs sont si en colère. Il y a des façons de faciliter les choses. Je ne sais pas si nous pourrions régler tous les problèmes, mais ce serait tout de même possible.

M. Broad : Vous ont-ils donné la durée moyenne des retards par semaine et le nombre de mois où il y a eu des retards? Vous ont-ils donné des chiffres?

Le sénateur Merchant : Je ne crois pas qu'ils nous aient fourni de chiffres, mais ils ont parlé des retards. Ils ont dit que personne n'investissait d'argent pour les aider. Je pense qu'ils ont dit qu'ils sont 240 000. Ils nous ont dit combien il y a de camionneurs. Ils constituent un gros groupe, mais leurs voix ne sont pas entendues. On ne fait pas attention à eux. Pour ce qui est de l'environnement, ils n'ont pas l'impression de contribuer à la pollution. Ils ont parlé des systèmes en place à l'heure actuelle pour veiller à ce qu'ils ne soient pas des pollueurs. Je n'en suis pas certaine, mais je crois qu'ils ont dit qu'ils sont encore meilleurs que les trains.

Ils sont aussi terriblement contrariés par le fait qu'il leur faut sept jours pour travailler 60 heures. De plus, ils sont frustrés en raison des obstacles interprovinciaux et du fait qu'il n'y a pas de libre-échange au Canada. Selon vous, que peut faire le gouvernement fédéral pour apaiser ces frustrations?

M. Crainic : Je ne vais pas m'attarder sur la question de l'environnement. C'est ce qu'ils ont dit. Je ne suis pas certain qu'ils aient raison, mais c'est une autre histoire. Ils peuvent avoir une influence considérable sur les ministres provinciaux des Transports; ça, j'en suis sûr. On les entend très bien. Ils sont très nombreux, c'est vrai, et dans le monde du transport, ils sont très véhéments.

C'est vrai que nous n'avons pas de libre-échange au Canada. Par contre, il n'y a pas de douanes aux frontières provinciales; mais nous n'avons pas le même libre-échange qu'en Europe. C'est certain. Il s'agit autant d'une question qui touche le gouvernement fédéral que les gouvernements provinciaux, ce qui nous ramène à notre bonne vieille distraction canadienne, la collaboration fédérale-provinciale, si on peut dire.

Nous aimerions voir moins d'obstacles, mais encore une fois, nous pouvons nous consoler en jetant un coup d'œil aux États-Unis, parce que la situation là-bas n'est pas plus rose. Certains règlements des syndicats forcent même les camionneurs à emprunter certaines routes intéressantes. Les règlements ne sont pas les mêmes dans l'Est et dans l'Ouest.

Il est possible d'agir. Comme je l'ai dit, je ne suis pas certain que nous pourrions camionner les marchandises de Montréal à Vancouver. Je préférerais charger ces camions sur un train et avoir un camionneur qui prendrait le relais à l'autre bout de la ligne, si nous avons suffisamment de navettes ferroviaires pour ce faire. Selon moi, ce serait beaucoup mieux pour le bien commun. Il est vrai que le nombre d'heures de conduite et les règlements

border they are allowed to drive only eight hours a day, which is two hours less than here. Again, “il faut prendre ça avec un grain de sel,” as we say.

Sometimes they are not entirely wrong. They have good points. Clearly, trucking is an important industry in Canada. It must be taken care of but, as with any other industry, they push and they have a high voice, so it is good to hear but it is good to ponder.

[Translation]

Ms. Legars: I would like to add something regarding truckers. It is actually the environmental policy that will help truckers reduce waiting times in terminals. There are more and more terminals and harbours that include as part of their environmental policy, the development of an appointments system or the introduction of better schedules for truckers at the port to cut down on waiting times. So the environmental policy in harbours and terminals will be one way of finding a solution to the problem.

[English]

Also, from the ocean shipping side we are aware that trucking is an important segment of the intermodal chain. In the past few years, the more important disruptions we have had were related to truck strikes — we had one in the Port of Montreal in 2000, we had one in Burlington, Ontario, we had one in the Port of Vancouver — and each time it was disruptive.

In Quebec about seven years ago, there was a bill to bring the truckers back to work, but at the same time the Government of Quebec put together a kind of permanent forum with the truckers to help them out, to solve their problem and to have better contracts. We appreciated the way it was solved. If you have a forum where people can address their issues, you can prevent a situation where people are pushed into a corner and they have no other choice than to strike or disrupt the intermodal chain.

I think it was a good way to tackle the problem and we think in the industry that it is only fair that each link of a modal chain be able to make a decent living so that we can have a chain that works and we do not have disruption all of a sudden that jumps on our face because someone in the chain was not able to make a decent living.

I think it is a collective issue, somehow, to make sure that everybody is able to make a decent living, but also I think there are still lots of efficiencies that can be gained at the gateways. At the gate and in the terminal, it is certainly an issue that should be solved.

sont stricts, mais ils le sont moins ici qu'aux États-Unis. Lorsque les camionneurs franchissent la frontière, ils ne peuvent conduire que huit heures par jour, soit deux heures de moins qu'ici. Encore une fois, comme on dit, il faut prendre ça avec un grain de sel.

Parfois, ils n'ont pas tout à fait tort. Leurs arguments sont valables. Il est évident que l'industrie du camionnage est vitale au Canada. Il faut régler certains problèmes, mais comme les autres industries, elle fait pression et fait entendre sa voix, de sorte que c'est agréable à entendre, mais il faut se poser des questions.

[Français]

Mme Legars : J'aimerais poursuivre sur le dossier des camionneurs. En fait, c'est la politique environnementale qui aidera les camionneurs à réduire les temps d'attente dans les terminaux. Il y a de plus en plus de terminaux et de ports qui incluent dans leur politique environnementale, le développement de procédures de prise de rendez-vous ou l'implantation de meilleures horaires des camionneurs au port pour éviter le temps d'attente aux barrières. Donc, on peut dire que la politique environnementale des ports et des terminaux sera sans doute un levier dans la résolution de ce problème.

[Traduction]

De plus, du point de vue du transport océanique, nous savons que le camionnage est une partie importante de la chaîne de transport intermodal. Ces dernières années, les principales perturbations dont nous avons été victimes ont été causées par des grèves des camionneurs — il y en a eu une au Port de Montréal en 2000, une à Burlington, en Ontario, et une dans le Port de Vancouver — et chacune de ces grèves a perturbé les activités.

Au Québec, il y a environ sept ans, il y avait une loi qui visait à ramener les camionneurs au travail. Au même moment, le gouvernement du Québec a créé une sorte de forum permanent auquel participent les camionneurs; ce forum vise à aider les camionneurs, à résoudre leurs problèmes et à améliorer les contrats. Nous avons beaucoup apprécié la façon dont la situation a été réglée. Grâce à un forum où les gens peuvent soulever leurs préoccupations, on peut prévenir une situation dans laquelle les gens sont acculés au pied du mur et n'ont d'autre choix que de débrayer ou de perturber la chaîne de transport intermodal.

Selon moi, c'était une bonne façon de s'attaquer au problème. Dans le secteur, nous croyons qu'il est tout à fait normal que chaque maillon d'une chaîne modale soit en mesure de toucher un salaire décent, afin que la chaîne fonctionne bien et que nous ne soyons pas surpris par des perturbations lorsqu'un maillon de la chaîne n'est pas en mesure de toucher un salaire décent.

Selon moi, il faut agir collectivement, d'une façon ou d'une autre, pour veiller à ce que tous puissent gagner leur vie convenablement. Toutefois, je pense également que l'efficacité aux points d'entrée peut être grandement améliorée. Il s'agit certainement d'une question qui devrait être réglée à la porte et au terminal.

Senator Tkachuk: It is the market that drives the truckers more. In other words, we cannot guarantee a decent living for everybody. The people who have a decent living are the ones who survive in the marketplace. They operate much more efficiently than railroads because more of them are entering the marketplace and that is what we would like to see in the railroad system: some competition.

We have to find a way to promote it. You mentioned it would be better to haul by railroads across Canada, but the railroads obviously are not doing it and that is why trucks are doing it. It is not that people say, "I want to use a truck." They say, "What is the best way for me to send that product from Vancouver to Winnipeg or Montreal?" They choose a truck, because there is nobody else: because someone is sitting around doing nothing, or whatever.

The truckers who appeared before the committee said, basically, "We don't get no respect." That is what they were talking about and I think in a lot of ways they are right. We blame them for a lot of things but I know when I want to move something I phone a trucking company. The trucker comes, picks up all my furniture, or whatever I want to move, and moves it. I cannot phone a railroad to do that. It would not happen.

Mr. Crainic: You can, but they will send you a truck.

Senator Tkachuk: That is right, exactly.

Mr. Crainic: We must realize there are fundamental differences in how railroads and trucks function as a transportation system. Railways can never, by definition, send you a car and move it right away to the door where you want it delivered. That is not how the industry works. The industry works through consolidation and building of those long convoys for efficient long-distance travel.

In a sense, if you want to move freight to have a modal transfer you must change the economic environment so that even if it is, in a sense, longer by rail, it becomes cheaper or more interesting. That was a policy at one point. That is why I referred to the European Community. They had white papers on transportation regularly and they have a policy to favour rail, through policy instruments, some of which have to do with efficiency in infrastructures, some of which have to do with taxation. Taxation is a bad word that nobody wants to talk about, but if we have an environment tax on transportation, pay as we drive, for how long we drive and the way we drive, then things would change. I am not sure if we are ready to talk about that in this country but that is an issue we must face eventually.

Senator Merchant: I have a question that may interest all of us in this committee. Maybe we should travel somewhere other than only between Montreal, Halifax and Vancouver to learn some best practices and see how other countries operate. Do you think that would be useful to this committee, to look into something a little more —

Le sénateur Tkachuk : C'est le marché qui influence le plus les camionneurs. Autrement dit, nous ne pouvons garantir une rémunération décente à tout le monde. Ceux qui gagnent leur vie convenablement survivent dans le marché. Leurs activités sont plus efficaces que celles des compagnies de chemin de fer parce qu'un grand nombre de camionneurs entrent sur le marché; c'est ce que nous aimerions voir dans le système de chemin de fer : de la concurrence.

Il faut trouver une façon d'en faire la promotion. Vous avez dit qu'il serait préférable de privilégier le transport ferroviaire au Canada, mais les compagnies de chemins de fer ne le font de toute évidence pas, et c'est pourquoi on a recours au camionnage. Les gens ne veulent pas nécessairement avoir recours à un camion. Ils se demandent simplement quelle est la meilleure façon d'envoyer un produit de Vancouver à Winnipeg ou Montréal. Ils choisissent le transport par camion, parce que c'est leur seule option : parce que quelqu'un est assis à ne rien faire, par exemple.

Les camionneurs qui ont comparu devant le comité ont dit, en général, qu'on ne les respectait pas. C'est ce qu'ils ont dit et je pense qu'ils ont en grande partie raison. Nous les blâmons souvent, mais je sais que lorsque je veux transporter quelque chose, je téléphone à une entreprise de camionnage. Le camionneur arrive, prend tous mes meubles, par exemple, et les transporte. Je ne peux pas m'adresser à une compagnie de chemin de fer pour faire cela. Ce ne serait pas possible.

M. Crainic : Vous pourriez le faire, mais on vous enverrait un camion.

Le sénateur Tkachuk : Exactement, vous avez raison.

M. Crainic : Il faut comprendre que les trains et les camions sont deux systèmes de transport fondamentalement différents. Par définition, les compagnies de chemin de fer ne peuvent jamais vous envoyer un wagon et l'envoyer immédiatement où vous voulez. L'industrie ne fonctionne pas ainsi. L'industrie se concentre sur la consolidation et la construction de ces longs convois, et sur le voyage efficace sur de longues distances.

Si on souhaite que le transport de marchandises se fasse davantage par transferts modaux, il faut changer l'environnement économique de sorte que, même si c'est plus long par train, ça coûte moins cher ou c'est plus intéressant. Il s'est déjà agi d'une politique. C'est pourquoi j'ai parlé de la Communauté européenne. Elle publie régulièrement des livres blancs sur le transport et dispose d'une politique afin de favoriser le transport par train grâce à des instruments stratégiques, dont certains sont liés à l'efficacité des infrastructures et d'autres portent sur la taxation. Personne ne veut parler de taxation, c'est un terme à éviter, mais s'il y avait une taxe environnementale sur le transport, et qu'il fallait payer pendant que l'on conduit, pour la durée et la façon dont on conduit, alors les choses changeraient. Je ne sais pas si le pays est prêt à discuter de cela, mais il faudra finir par le faire.

Le sénateur Merchant : J'ai une question qui pourrait intéresser tous les membres du comité. Peut-être faudrait-il que nous nous rendions ailleurs qu'à Montréal, Halifax et Vancouver pour découvrir des pratiques exemplaires et voir comment les autres pays mènent leurs activités. Selon vous, le comité pourrait-il tirer des avantages du fait de regarder un peu plus...

Mr. Crainic: Travelling is always interesting. There are some good practices in some ports, obviously. We have to realize that Canadian ports on the scale of worldwide container terminals are at some levels and there are some huge ports such as Rotterdam, Hamburg or Singapore and Hong Kong. If you would like to see, at one point, efficiency in handling, we can go to Singapore, Hong Kong or even Rotterdam. The volume they have at one point justifies some investments that I am not sure our volume will justify.

It might be less glamorous, but maybe looking at some ports that are more on our dimension and in more direct competition, both on the East Coast and the West Coast, might be more profitable than going to those super-huge ports that have different needs than ours.

Mr. Broad: And cheaper labour.

Mr. Crainic: Cheaper labour, yes, but they have fully automated terminals where they store containers for less than 24 hours in Hong Kong. Those terminals move like our luggage in an airport — more efficiently, actually — so there is a huge investment there. Trucks have a time window of 15 minutes to get into the port, all that is technology.

Senator Merchant: The truckers here yesterday mentioned Rotterdam but if there are other ports in North America that we should look at, that are at about the same level as Canadians —

The Chairman: If you ask for the budget.

Senator Merchant: If I ask for the budget — oh, no, I would leave that up to you.

[*Translation*]

Senator Dawson: The message people in the West are getting is that there is no transportation policy.

I was here 25 years ago, and I can tell you that there has not been a general discussion about transportation in Canada for a long time. This certainly deserves this committee's attention in our recommendations, because your grievances are the same as everyone else's.

As you were saying earlier, it is surprising how well finger-pointing works. Because, to listen to what everyone says, you would have the impression that it would be difficult to move a commodity from point A to point B. But in the end the system works.

I understand what you mean when you talk about silos, Mr. Broad. I want to come back to a comment you made at the beginning regarding the Atlantic Gateway and the Eastern Gateway. Clearly, the reason we will be having both, is that the Department of Transport is divided into an Eastern and an Atlantic region. However, as regards the needs of the market, harbours, clients, importers and exporters, we should be looking at a gateway for Eastern Canada.

M. Crainic : Il est toujours avantageux de voyager. Certains ports ont de bonnes pratiques, bien entendu. Il faut comprendre que les ports canadiens de la taille de terminaux à conteneurs mondiaux figurent à un certain niveau et qu'il y a aussi d'immenses ports comme ceux de Rotterdam, de Hambourg, de Singapour et de Hong Kong. Si vous souhaitez voir une manutention efficace, vous pouvez aller à Singapour, à Hong Kong ou même à Rotterdam. Leur taille justifie des investissements qui ne seraient peut-être pas justifiés par notre volume.

Examiner des ports dont la taille se rapproche davantage des nôtres et qui sont en concurrence plus directe, tant sur la côte Est que sur la côte Ouest, serait probablement moins prestigieux, mais ce serait plus utile que d'aller dans ces immenses ports dont les besoins sont différents des nôtres.

M. Broad : Et où la main-d'œuvre est meilleur marché.

M. Crainic : La main-d'œuvre est meilleur marché, oui, mais ils ont des terminaux entièrement automatisés où les conteneurs sont entreposés pendant moins de 24 heures, à Hong Kong, par exemple. Ces terminaux fonctionnent comme le service des bagages de l'aéroport — plus efficacement, en fait — de sorte qu'il faut des investissements massifs. Les camions ont 15 minutes pour entrer dans le port; toute cette technologie est moderne.

Le sénateur Merchant : Les camionneurs qui ont comparu hier ont parlé de Rotterdam, mais s'il existe d'autres ports en Amérique du Nord que nous pourrions étudier, qui figurent au même niveau que les ports canadiens...

La présidente : Il faut demander le budget.

Le sénateur Merchant : Demander le budget... oh, non, je vous laisse le soin de faire cela.

[*Français*]

Le sénateur Dawson : Le message reçu dans l'Ouest canadien est celui de l'absence d'une politique de transport.

J'étais ici il y a 25 ans et cela fait longtemps qu'on n'a pas parlé d'une façon globale du transport au Canada. Cela méritera certainement une attention de la part du présent comité lors de nos recommandations, parce que vos griefs sont les mêmes que tout le monde.

D'ailleurs le pointage du doigt, comme vous avez dit tout à l'heure, c'est surprenant, comment c'est efficace. Parce que, si on écoutait les dires de tout le monde, ce serait difficile de penser qu'un produit peut aller du point A au point B. Mais cela finit par fonctionner.

Je vous comprends, monsieur Broad, quand vous parlez de silos. Je veux revenir à un commentaire que vous avez fait au début concernant « the Atlantic Gateway and the Eastern Gateway ». C'est évident que la raison pour laquelle on va en avoir deux, c'est parce que le ministère des Transports est divisé en Eastern et Atlantic. Tandis que pour les besoins du marché, les besoins des ports, les besoins des clients, les besoins des importateurs et des exportateurs, on devrait être en train de regarder un « gateway » pour l'Est.

Yesterday we went to the Port of Montreal, and when the Port of Montreal looks at boats, it does not look at when they cross the Quebec border into or out of the Maritimes. It looks at boats from the time they come into the Gulf and when they want to plan their return. When we were travelling out West, we saw how effective good coordination on the part of users can be. All the people involved in the gateway take part in a round table to promote communications and information sharing.

Do you think we should insist on having a single gateway, or could there be such several entities? At the moment, rather than having 12 ports in Eastern Quebec, we are going to have two gateways that may put as many walls as there are between Quebec and Ontario for trucks transportation.

[English]

Mr. Broad: No.

Senator Dawson: The question was a little bit slanted.

Mr. Broad: No, but it is good. You bring up a good point, because transportation in ports in this country are all for the exporters and importers. Those are the people we all serve. Maybe they are the people to ask questions about transportation and what they see. I am sure you have met some already. As far as the one gateway in Eastern Canada goes, right now I guess you would have some competitive problems because the terminal operators in Montreal are different from the terminal operators in Halifax and they may compete for cargos, ships or whatever.

That is one problem. The other thing is that the markets are different. Halifax serves Asia and Southeast Asia more, and Montreal is more North Europe and the Mediterranean. There are different types of operations. The ships that call at Halifax all go down the U.S. East Coast and continue, so a ship takes off some containers and loads others back on.

In Montreal, the ships come in and they discharge all the containers and they load all the containers. I think Montreal already is a gateway. I am sure Dominic Taddeo of the Montreal Port Authority says he has been a gateway for 40 years or whatever, but I think there is already a base of gateways. I guess Halifax would probably be the container port in Atlantic Canada and there is a gateway through Montreal. There is a good basis to build on, and maybe down the road we could see some efficiencies there, but I think to start with, before people start throwing money at things, they need to look at each of them separately.

Down the road you are right. If it will benefit the Canadian importer and exporter that is what must happen. That is the whole reason we are all here.

[Translation]

Senator Dawson: Professor Crainic.

Nous sommes allés hier au Port de Montréal, et quand le Port de Montréal regarde les bateaux, il ne regarde pas quand ils traversent la frontière du Québec et des Maritimes. Il regarde le bateau à partir du moment où il rentre dans le bassin du Golfe et ils veulent planifier le moment où il reviendra. Lors de notre visite dans l'Ouest, nous avons vu l'efficacité d'une bonne coordination de la part des utilisateurs, de tous les participants par le « gateway » ou une table ronde facilitant la communication et l'échange de l'information.

Pensez-vous qu'on devrait insister pour une seule porte d'entrée, ou est-ce qu'on laisse aller la bête pour en avoir plusieurs? Au moment où on se parle, au lieu d'avoir douze ports dans l'est du Québec, on va avoir deux entités de portail qui vont peut-être se bâtir autant de murs que le Québec avec l'Ontario au niveau du transport par camions.

[Traduction]

Le sénateur Broad : Non.

Le sénateur Dawson : La question était un peu biaisée.

M. Broad : Non, ça va. Vous soulevez un argument valable; le transport dans les ports au pays tourne autour des exportateurs et des importateurs. C'est eux que nous servons. Certaines personnes posent peut-être des questions au sujet du transport et de ce qu'ils voient. Je suis certain que vous en avez déjà rencontrées. Pour ce qui est de la porte d'entrée dans l'Est canadien, nous avons des problèmes de concurrence à l'heure actuelle parce que les exploitants du terminal de Montréal ne sont pas les mêmes que les exploitants du terminal à Halifax, de sorte qu'ils peuvent entrer en concurrence pour la marchandise, les navires, et cetera.

C'est un des problèmes. Il y a aussi que les marchés sont différents. Halifax dessert davantage l'Asie et l'Asie du Sud-Est, et Montréal dessert surtout l'Europe du Nord et la Méditerranée. Ce sont des opérations différentes. Les navires qui font escale à Halifax descendent tout le long de la côte est des États-Unis et continuent de sorte qu'ils déchargent certains conteneurs et en embarquent d'autres.

À Montréal, les navires déchargent tous les conteneurs et embarquent un tout nouveau chargement. Je pense que Montréal est déjà une porte d'entrée. Je suis sûr que Dominic Taddeo, de l'Administration portuaire de Montréal, dit que Montréal est une porte d'entrée depuis environ 40 ans, mais je pense qu'il y a un certain nombre de portes d'entrée. Je suppose qu'Halifax est le terminal portuaire à conteneurs du Canada atlantique et il y a une porte d'entrée à Montréal. C'est une bonne base et peut-être qu'un jour on pourra réaliser des économies, mais je pense qu'au départ, avant de commencer à distribuer l'argent, il faut les examiner séparément.

Pour ce qui est de l'avenir, vous avez raison. Si c'est dans l'intérêt des importateurs et des exportateurs canadiens, c'est ce qu'il faudra faire. C'est la seule et unique raison pour laquelle nous sommes tous ici.

[Français]

Le sénateur Dawson : Professeur Crainic.

Mr. Crainic: Yes, if we look at the whole system from the point of view of a professor, it is quite clear that we could have a better service, if there were some coordination among major ports and carriers in the Eastern part of the country.

Obviously, there is competition among some terminals. There are also political considerations. It may not be clear that for all the Eastern provinces, Quebec and the Maritimes would agree to having a single gateway right away. We hear different views on this from different departments. So there is no guarantee that advocating a single body immediately would be profitable and produce results. For the time being, it would be better to promote greater cooperation among the various partners, modes of transport and terminals within each of these entities. We must also insist that the two entities talk to each other and that they share information so that some day integration may be possible. However, from an overall point view, my answer is yes. In the short term, from a practical and political point of view, I doubt that this could be done. If we devote too much effort to this, that means we will focus less on other issues. So perhaps ultimately we would not improve the situation at all.

[English]

Senator Eyton: I apologize for arriving late. I did not hear your introductory remarks, but I will plunge ahead anyway. I want to pick up on Senator Dawson's line of questioning.

It seems to me that, at least from a federal point of view, and I think from a business point of view, what we should look for an integrated national high performing shipping transportation corridor that goes right across the country, with subsets into the U.S.: to Chicago, Kansas City and other trans-shipping places. It seems to me that should be self-evident. In our visits to the West Coast, they have the wind in their sails and of course there is lots of business and they are optimistic.

Their problem, of course, is dealing with the volume of business but there was, as I heard it, good cooperation between the Port of Vancouver, which encompasses three separate operations and Prince Rupert. They are working together, and together they asked for improvements to infrastructure that would assist them, but they were thinking in terms of a national shipping-transportation corridor.

Even Saskatoon showed up and said they wanted to be part of the national corridor. Improbable as it sounded when first mentioned; it makes sense. Here, I have a sense that in the East, Montreal wants to go its own way or is choosing to go its own way, Quebec City is on its own, and other ports along the way perhaps are maybe competitive. Halifax can develop its own strategy and it seems different.

I know you mentioned the eastern gateway but I do not think there is much attraction to it yet. I find it hard to understand why what I would call a winning business formula that I tried to describe at the onset, and the evident progress that has been made in the Asia-Pacific or Western gateway, why that progress does

M. Crainic : Oui, en fait, d'un point de vue systémique et avec le recul d'un professeur, il apparaît assez clair qu'on peut avoir un meilleur service, si on a une coordination des ports majeurs et des transporteurs dans l'Est du pays.

C'est clair qu'il y a de la compétition entre certains terminaux. Il y a aussi des questions politiques. Ce n'est peut-être pas évident qu'immédiatement, pour toutes les provinces de l'Est, que le Québec et les Maritimes seront en accord pour avoir une seule porte. D'un ministère à l'autre, on entend différents sons de cloche. Alors, ce n'est pas sûr que d'encourager une seule organisation tout de suite, serait profitable et porteur de résultats. Pour l'instant, il vaudrait mieux encourager une plus grande coopération entre les différents partenaires, modes de transport et terminaux, à l'intérieur même de chacune de ces entités. On doit aussi insister pour que ces deux entités se parlent et qu'elles échangent éventuellement l'information pour arriver, peut-être, à une intégration. Mais d'un point de vue systémique, ma réponse est oui. D'un point de vue pratique et politique, à court terme, moi j'ai des doutes que cela pourra se réaliser. Si on met trop d'efforts, cela veut dire qu'on en mettra moins sur les autres. Donc, peut-être qu'en fin de compte on n'arrivera pas à faire avancer la situation.

[Traduction]

Le sénateur Eyton : Je m'excuse de mon retard. Je n'ai pas entendu votre exposé préliminaire, mais je me lance quand même. J'aimerais enchaîner sur le même thème que le sénateur Dawson.

Il me semble, du moins du point de vue fédéral, et je pense aussi du point de vue des affaires, que nous devrions chercher à créer un corridor de transport des marchandises intégré à l'échelle nationale et très performant avec des sous-ensembles vers les États-Unis : vers Chicago, Kansas City et d'autres endroits de transbordement. Il me semble que cela devrait être évident. Lors de nos visites sur la côte Ouest, nous avons pu constater qu'ils ont le vent dans les voiles, qu'il y a beaucoup d'activités et qu'ils sont optimistes.

Bien sûr, leur problème est lié au volume d'activités mais, d'après ce qu'on m'a dit, il y a une bonne collaboration entre le port de Vancouver, qui a trois secteurs d'activité différents, et Prince Rupert. Ils travaillent ensemble, et ont demandé d'une même voix des améliorations à l'infrastructure qui les aideraient, mais ils voulaient parler d'un corridor national de transport des marchandises.

Même Saskatoon était représentée et voulait faire partie du corridor national. À première vue, cela peut sembler improbable, mais c'est logique. J'ai l'impression que dans l'Est, Montréal veut suivre sa propre voie, tout comme la Ville de Québec et d'autres ports qui sont peut-être concurrentiels. Halifax peut élaborer sa propre stratégie et sa situation semble différente.

Je sais que vous avez parlé d'une porte d'entrée dans l'Est, mais je pense que cela ne suscite pas encore beaucoup d'intérêt. J'ai du mal à comprendre pourquoi ce que je qualifierais de formule d'affaires gagnante comme celle que j'ai essayé de décrire au début de mon intervention, et pourquoi le progrès évident réalisé dans

not serve as an example for Montreal, Halifax and the other ports, or nascent ports, in Nova Scotia, Quebec and perhaps even in New Brunswick. Can you comment, please?

Mr. Broad: I think local interests have a great bearing on it. In the Greater Vancouver gateway, the municipal governments are involved, the provincial government is involved and federal government is involved.

I think the same holds true in the East. They will have the Quebec government, the federal government, the Montreal government, the Quebec City government and all these cities, so to expect to have one gateway, particularly at the beginning, is not practical. They will have different environmental concerns in Atlantic Canada than in Montreal and they have different governments operating, so I think it would be difficult, particularly at the beginning, to come up with a gateway that everybody is happy with. I think with all those people involved it is —

Senator Eyton: Is there a role for the federal government to say, “We have a vision and we will support it with funding for, in effect, infrastructure”? I think the ports are, by and large, in decent shape but for the supporting infrastructure, could the federal government intervene and say, “Look, we have a vision and it is one you can join, if you choose, and if you do certain funding and certain privileges are available.”

Mr. Crainic: If I may pick up on something that you said earlier, because it is important, on the West Coast they faced one market and a huge problem. On the East Coast, the ports face several markets and not yet a big problem. Growth might not be as high as we would like it to be — Halifax actually has no growth — and the liners that come into the ports right now, in a sense, separate where the merchandise comes from and they have sufficient capacity to handle what they have now. In a sense, we are talking about a perspective here to be able to increase our capability to attract flow: to try to convince people that they should do something, because in the future it will be better. It works hard with individuals, it works hard with companies and it works hard with institutions, unfortunately.

The notion of corridors is an important and maybe the way to push things in the East might be through a strategy to have coordinated corridors from here to the rest of the continent where we have cooperation. In the beginning, it might be around a St. Lawrence-Quebec gateway and another in the Maritimes, but somehow we come together within that idea of a corridor where we can capture as much freight as possible to move it toward the interior of the continent.

la région de l'Asie-Pacifique ou dans les portes d'entrée de l'Ouest, pourquoi ce progrès ne peut pas servir d'exemple pour Montréal, Halifax et d'autres ports, des ports en développement, en Nouvelle-Écosse, au Québec et peut-être même au Nouveau-Brunswick. Qu'en pensez-vous?

M. Broad : Je pense que cela dépend beaucoup des intérêts locaux. Les administrations municipales, le gouvernement provincial et le gouvernement fédéral ont tous un rôle à jouer dans la porte d'entrée du grand Vancouver.

Je pense que c'est vrai aussi dans l'Est. Il y a le gouvernement du Québec, le gouvernement fédéral, l'administration de Montréal, l'administration de la Ville de Québec de sorte que l'idée d'avoir une seule porte d'entrée, particulièrement au début, n'est pas pratique. Les préoccupations environnementales ne sont pas les mêmes dans le Canada atlantique et à Montréal, les gouvernements sont différents, et je pense donc qu'il serait difficile, particulièrement au début, de désigner une porte d'entrée qui ferait l'affaire de tout le monde. Je pense qu'étant donné le nombre de personnes qui ont leur mot à dire...

Le sénateur Eyton : Est-ce que le gouvernement fédéral pourrait légitimement dire : « Nous avons une vision que nous allons réaliser en fournissant de l'argent pour l'infrastructure »? Je pense que les ports sont dans l'ensemble en assez bon état, mais pour ce qui est de l'infrastructure de soutien, est-ce que le gouvernement fédéral pourrait intervenir en disant : « Écoutez, nous avons une vision que vous pouvez nous aider à réaliser, si vous le souhaitez, et nous vous fournirons de l'argent et certains privilèges »?

M. Crainic : Si vous le permettez, j'aimerais revenir à quelque chose que vous avez dit tout à l'heure, parce que c'est important, c'est-à-dire que sur la côte Ouest il y avait un marché et un énorme problème. Sur la côte Est, il y a plusieurs marchés et un problème qui n'est pas encore trop grave. La croissance n'est peut-être pas aussi grande qu'on l'aurait souhaité — en fait, il n'y a aucune croissance à Halifax — et les navires de ligne qui utilisent les ports à l'heure actuelle séparent, en quelque sorte, les marchandises selon leur provenance et il y a une capacité suffisante pour le niveau d'activités. D'une certaine façon, nous parlons de la possibilité d'accroître notre capacité afin d'attirer des navires : essayer de convaincre les gens qu'ils devraient faire quelque chose pour que l'avenir soit meilleur. C'est difficile de convaincre les particuliers, les entreprises et les institutions, malheureusement.

L'idée de corridors est importante et le moyen de faire avancer les choses dans l'Est serait peut-être d'élaborer une stratégie pour la mise en place de corridors coordonnés entre ici et le reste du continent, là où nous pouvons compter sur une collaboration. Au début, cela pourrait être axé sur une porte d'entrée du Saint-Laurent et du Québec et une autre dans les Maritimes, qui serait reliée d'une manière ou d'une autre par un corridor afin d'attirer autant de marchandises que possible et les transporter vers l'intérieur du continent.

That is where the federal government can arrive at a national policy where those corridor policies, supported by intermodal intelligent systems, come into being and then establish some means to encourage and to support development within this area.

Senator Eyton: I want to make an observation. The railways, by and large, particularly since CN was privatized and CP became a free-standing enterprise, have measured themselves by so-called operating ratios. Operating ratios, in general, refer, as I believe, to the cost as a percentage of operating cost. Of course, in their terms, that means as soon as you apply that ratio, "You better be darn sure that you are making the least cost for the most revenue," and that translates into two-way traffic.

Now, I am not so sure here in the East, because there probably is a more balanced trade, although you did indicate earlier in your comments that we still do not export enough, we import too much, so there is a disparity here and a very large disparity on the West Coast.

We have heard people comment that there is a real problem for the railways, it has to do with climate, accidents, landslides and earthquakes and many outside forces that make it difficult for them to provide the service that the shippers want.

I have a feeling that the operating ratio has at least that impact and maybe much more in terms of saying unless we get two-way traffic in a situation where there is an imbalance you have a problem.

Please comment on that observation. What do you think the federal government could do to try to alleviate that imbalance in terms of supply railway cars?

Mr. Crainic: Let me make a general observation: Trade, is unbalanced everywhere and any time and anywhere. It is difficult to find any two points on the globe that has perfectly balanced trade. Worldwide trade is unbalanced; local trade is unbalanced.

One of the major issues is the loss of transportation when you move assets and then you do not have enough to move them out. Rail is even worse, in a sense, because they are captive of the tracks. A truck may change the road, an airplane may go up and down, a ship is on the whole sea, you can change the trajectories, or the road if need be. Railways are on those rail tracks and they cannot move off them. If you move cars and engines into a location, you have to bring them out. If you send five trains a day out of the terminals in Vancouver and they end up somewhere in Chicago, what do you do with them? They are empty, you have to bring them back empty, and the cost is too high.

The fact is, those are private companies, as you said. People have bought their shares and they are traded. The way the economy works today is on short-term gain in all the sectors of the economy, even at the price of long-term development. To say to a privately-owned company that is accountable to its shareholders, that it should operate in such a way that it

Ensuite, le gouvernement fédéral peut élaborer une politique nationale sur les corridors, appuyée par des systèmes intermodaux intelligents, et établir des mécanismes pour encourager et faciliter le développement dans ce domaine.

Le sénateur Eyton : J'aimerais faire une observation. Les chemins de fer mesurent leur rendement essentiellement au moyen de ratios d'exploitation, particulièrement depuis que le CN a été privatisé et que le CP est devenu une entreprise autonome. En général, les ratios d'exploitation expriment, je crois, le coût en pourcentage du coût d'exploitation. Bien sûr, dès qu'ils appliquent ce ratio, cela veut dire : « Vous devez être sûrs et certains d'avoir le coût le plus faible et le revenu le plus élevé », et cela se traduit par un trafic dans les deux sens.

Maintenant, je ne suis pas sûr de ce qu'est la situation ici dans l'Est, je pense que les échanges sont probablement plus équilibrés, quoique vous ayez mentionné tout à l'heure que nous n'exportons pas encore assez et que nous importons trop de sorte qu'il y a une disparité ici et une disparité très importante sur la côte Ouest.

Des témoins nous ont dit que les chemins de fer ont un vrai problème en raison du climat, des accidents, des glissements de terrain et des séismes et de bien d'autres forces externes qui font qu'il est difficile pour eux de fournir le service que les expéditeurs souhaitent.

J'ai l'impression que le ratio d'exploitation a au moins cet effet et peut être encore plus puisqu'il illustre le fait qu'à défaut d'un trafic dans les deux sens il y aura un déséquilibre qui créera un problème.

Pouvez-vous me dire ce que vous en pensez. D'après vous, que pourrait faire le gouvernement fédéral pour essayer de redresser ce déséquilibre en ce qui concerne les wagons?

M. Crainic : Permettez-moi de faire une observation générale. Il y a toujours un déséquilibre dans le commerce quelque part. Il est difficile de trouver deux endroits au monde qui ont une relation commerciale parfaitement équilibrée. Le commerce mondial est déséquilibré; le commerce local est déséquilibré.

L'une des grandes difficultés, c'est de ne pas avoir suffisamment de moyens de transport pour déplacer la marchandise. D'une certaine façon, c'est encore pire pour les chemins de fer qui sont captifs des rails. Un camion peut emprunter une route différente, un avion peut monter ou descendre, un navire a tout l'océan, ils peuvent modifier leur trajectoire ou changer de route au besoin. Les trains circulent sur les rails et ne peuvent pas aller ailleurs. Lorsqu'on a conduit la locomotive et les wagons à un endroit, il faut pouvoir en repartir. Si on envoie cinq trains par jour à partir des terminaux de Vancouver et qu'ils aboutissent en quelque part à Chicago, qu'est-ce que vous en faites? Ils sont vides, il faut les ramener vides et cela coûte trop cher.

Le fait est que ce sont des entreprises privées, comme vous le disiez. Elles ont des actionnaires et leurs actions se négocient. De nos jours, l'économie est axée sur les gains à court terme dans tous les secteurs, même au prix du développement à long terme. Il est tout à fait impossible de dire à une société privée qui doit rendre compte à ses actionnaires qu'elle doit fonctionner de manière à ce

increases its costs while the price of the shares goes down, just because somebody else has to operate more efficiently, will simply not happen.

I agree that it is a push to bring down the cost of operations and, in fact, that is why they will not operate services where they are not almost certain that they are continuously full, because the ratio will go badly. That is how they are judged. They are judged by the external environment, by the trade exchanges in New York or Toronto and by the economy's analysis, and that is how they live or die.

The answer might be yes, but I do not see what remedy there is, unless somebody wants to nationalize rail transportation and operate it as a public service that loses money, as public transportation does for people. That is all right, it might be a policy, but then we are changing the environment completely.

We operate some railroads as a public service and that is a different ballgame, but as long as we operate railroads as private owned and managed companies for profit the only thing that we can do is have people and companies, talk to one another so they can organise their operations in a better way. Imposing to change the ratios will not change operations.

Senator Eyton: I think I might accept that observation if there was truly a competitive marketplace; however, if you are a single railway company and there are many places where there is only one line supplying, and I just say that where it may judge to be not truly competitive then I think I probably would have concerns.

You talked about the shareholders, but of course, the federal government has a responsibility to all the citizens here in this country, so I am not sure that your rationale applies where there is not a truly competitive marketplace.

Mr. Crainic: There is a partial answer — I do not know how well it will apply to Canada, nobody has looked at it — Europe has separated the ownership of the trucks from the management of the trains. Now, they could do that because railways were still fully state owned in Europe. In order to increase competitiveness, they say, “Well, somebody manages the trucks and everybody else who operates trains has to pay them in order to use them.” It means that anybody could offer services and, in fact, we are seeing the emergence of shuttle networks or shuttle services operated by other people than the traditional companies that are going on the lucrative markets, of course, and that increases the competition.

I do not know how far we can get, but right now in CP owns its trucks and manages its trains, and CN owns its trucks and manages its trains. Even VIA Rail has to pay CN to use the trucks. That might be one way to go, but again we are going to a significant change in the organisation of the transportation sector in Canada.

que ses coûts augmentent alors que le cours de ses actions diminue, simplement parce que quelqu'un d'autre doit devenir plus efficace.

Je reconnais que les entreprises essaient de réduire le coût de leurs activités et, en fait, c'est la raison pour laquelle elles n'offriront pas de services à moins d'être pratiquement assurées de fonctionner sans cesse à pleine capacité, sans quoi le ratio sera mauvais. C'est ainsi qu'on les juge. On les juge d'après l'environnement extérieur, par les bourses à New York et Toronto, par l'analyse de l'économie, et c'est ainsi qu'elles réussissent ou disparaissent.

La réponse est peut-être oui, mais je ne vois pas quel recours existe, à moins que quelqu'un veuille nationaliser le transport ferroviaire et l'exploiter comme service public qui perd de l'argent, comme le transport en commun. C'est très bien, on peut en faire une politique, mais alors on modifie complètement l'environnement.

Nous exploitons certains chemins de fer comme des services publics mais c'est une tout autre affaire, et tant que les chemins de fer seront des entreprises privées dont l'objectif est de réaliser des bénéfices, la seule chose que nous puissions faire, c'est d'amener les gens et les entreprises à se parler afin de mieux organiser leurs activités. Imposer une modification du ratio ne changera rien aux activités.

Le sénateur Eyton : Je pense que je pourrais accepter cette observation si le marché était véritablement concurrentiel. Cependant, là où il y a une seule compagnie de chemin de fer — et il y a de nombreux endroits où il y a une seule desserte — et si elle juge qu'elle n'est pas vraiment concurrentielle, je pense que cela m'inquiéterait.

Vous avez parlé des actionnaires et, bien entendu, le gouvernement fédéral doit rendre des comptes à tous les citoyens du pays et je ne suis donc pas sûr que votre raisonnement s'applique dans les cas où le marché n'est pas vraiment concurrentiel.

M. Crainic : Il y a une réponse partielle, mais je ne sais pas dans quelle mesure elle pourrait s'appliquer au Canada, puisque personne n'a examiné la question. L'Europe a séparé la propriété des camions de la gestion des trains. Elle pouvait se permettre de faire cela parce qu'en Europe, les chemins de fer appartiennent encore entièrement à l'État. Afin d'accroître la compétitivité, les Européens ont dit : « Eh bien, quelqu'un gère les camions et tous les autres qui exploitent des trains doivent les payer afin de pouvoir les utiliser ». Cela veut dire que n'importe qui peut offrir des services et, en effet, nous constatons la création de réseaux ou de services de navettes exploités par d'autres compagnies que les compagnies traditionnelles et qui se lancent sur les marchés lucratifs, bien entendu, ce qui a pour effet d'accroître la concurrence.

Je ne sais pas jusqu'où nous pouvons aller, mais à l'heure actuelle le CP et le CN sont propriétaires des camions et des trains qu'ils exploitent. Même VIA Rail doit payer pour utiliser les camions du CN. C'est peut-être une solution, mais cela aussi suppose une modification en profondeur de l'organisation du secteur des transports au Canada.

Senator Eyton: It is one that went very successfully with the telecommunications industry, where in fact, there used to be one carrier, and of course, there are all sorts of choices today.

Mr. Broad: Yes, and in fact, two or three years ago, there was a proposal for legislation to allow people the running rights. The legislation did not come about and there was a lot of pressure by shippers and railways to stop it. In any case, I think when you are looking at two competing railways can they compete on service? It seems to me that if one railway could guarantee service, it would get the business or most of the business. The problem is that the people paying the bills do not want to pay for the empty return. That is a big part of transportation in everything — air, rail, truck, marine — it is the empty return, and nobody wants to pay for that up front. Nobody wants to take that risk. There is nothing like a traffic manager negotiating a rate with a railway and getting them down and down on their yearly contract, but, boy, when his cargo is stuck he will pay anything to get that cargo, but he does not want to pay it up front. The empty return is tough to solve.

[Translation]

The Chairman: Thank you very much for coming here this morning. By the number of our questions, you can see that we are very interested in this file. Do not hesitate to send us more information, if you think that we need any.

Let us resume our study and hear from Mr. Richard Corfe, President and Chief Executive Officer of the St. Lawrence Seaway Management Corporation, and from Ms. Nicole Trépanier, Executive Director, Armateurs du Saint-Laurent, Quebec Shortsea Shipping Roundtable.

Welcome to you both. First, we will hear your testimony and, as you can see, the senators will have quite a few questions for you.

[English]

Richard (Dick) Corfe, President and Chief Executive Officer, St. Lawrence Seaway Management Corporation: Thank you very much. The St. Lawrence Seaway Management Corporation has a mandate to manage the St. Lawrence Seaway on behalf of the Government of Canada. The St. Lawrence Seaway Management Corporation was created in 1998 and has a 20-year mandate to manage the seaway, which is part of the government's infrastructure.

[Translation]

Madam Chairman, I would like to begin today by commending the committee for undertaking the study of containerized freight transport in Canada. As you know, the ever-growing volume of container shipments world-wide is putting tremendous pressure on Canada's coastal ports and transportation infrastructure — pressure that, if left unaddressed, could result in serious implications for Canada's economy.

Le sénateur Eyton : Cela a donné d'excellents résultats dans le secteur des télécommunications où, en fait, il n'y avait auparavant qu'une seule entreprise alors qu'aujourd'hui il y a de nombreux choix.

M. Broad : Oui, et, en fait, il y a deux ou trois ans, il y a eu un projet de loi qui aurait accordé aux gens les droits de circulation. Le projet de loi n'a pas été adopté et il y a eu beaucoup de pression sur les expéditeurs et les chemins de fer pour bloquer cette initiative. Quoi qu'il en soit, est-ce que deux compagnies de chemin de fer peuvent se faire concurrence? Il me semble que si une compagnie pouvait garantir ce service, c'est elle qui aurait tous les clients ou la plupart des clients. Le problème est que ceux qui paient la facture ne veulent pas payer pour un retour à vide. Le retour à vide est un élément important dans tous les secteurs des transports — aérien, ferroviaire, routier, maritime — et personne ne veut assumer ces frais à l'avance. Personne ne veut courir ce risque. Il n'y a rien de tel qu'un directeur du trafic qui négocie un tarif avec une compagnie de chemin de fer et qui cherche sans cesse à faire réduire le tarif du contrat annuel mais le jour où sa cargaison est coincée quelque part, il paiera n'importe quoi pour la récupérer, mais il ne veut pas payer d'avance. Le retour à vide est un problème difficile à résoudre.

[Français]

La présidente : Merci beaucoup de votre présence ici ce matin. Vous voyez, par nos nombreuses questions, l'intérêt que nous avons pour ce dossier. Soyez à l'aise de nous envoyer d'autres informations, si vous pensez que nous devons en avoir davantage.

Nous allons reprendre le travail avec comme témoins, M. Richard Corfe, président-directeur général de la Corporation de Gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, et de la table du Québec sur le transport maritime courte distance, Mme Nicole Trépanier, directrice générale des Armateurs du Saint-Laurent.

Bienvenue à vous deux. Nous allons d'abord vous entendre et, comme vous voyez, les sénateurs ont plusieurs questions à poser par la suite.

[Traduction]

Richard (Dick) Corfe, président-directeur général, Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent : Merci beaucoup. La Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent a comme mandat de gérer la Voie maritime du Saint-Laurent au nom du gouvernement du Canada. La corporation a été créée en 1998 et s'est vue confier pour une période de 20 ans le mandat de gérer la voie maritime qui fait partie de l'infrastructure du gouvernement.

[Français]

Madame la présidente, je voudrais tout d'abord féliciter le comité d'avoir entrepris une étude du transport de marchandises par conteneur au Canada. Comme vous le savez, le volume sans cesse croissant d'expéditions par conteneur à l'échelle mondiale exerce une énorme pression sur les ports côtiers et l'infrastructure des transports du Canada. Si on ne réagit pas, cette pression pourrait entraîner de graves implications pour l'économie du Canada.

I appreciate this opportunity to share with you the unique perspective of the St. Lawrence Seaway Management Corporation on this pressing issue, and discuss how the seaway is well positioned to help address the challenges at hand.

[English]

As you well know, rapidly increasing trade volumes with Asia are being felt acutely on Canada's West Coast and the government has taken steps to support our West Coast ports to accommodate rising container shipments through the Pacific Gateway Strategy. However, it is important to acknowledge that it is only a matter of time before the same situation will be felt by Canada's East Coast ports. A recent study by the University of New Brunswick forecasts that container shipments throughout North America will increase by 75 per cent in the next decade. This dramatic rise will pose a number of challenges to Canada's transportation system and movement of goods; challenges that will not be limited to ports and waterways, but will also affect the efficiency of highways, railroads and border crossings.

The planned expansion of the Panama Canal will serve to exacerbate future congestion, particularly on the East Coast. At present, the gateway for shipments traveling between Asia and North America's East Coast is operating at 93 per cent capacity. However, with plans to double the Panama Canal's capacity by 2015, Canadian and U.S. East Coast ports expect to be flooded with container shipments from Asia.

The intensifying train environment requires that Canada plan for significant growth in container volumes on the East Coast as it has already done for West Coast ports through the Pacific Gateway Strategy. Not only will we need to consider the impacts on waterways, highways, railroads and borders, but we must also consider the impact this growth will have on the economy, the environment and the day-to-day lives of Canadians.

Canada is currently struggling with problems of highway congestion, safety and gridlock at border crossings at an estimated cost of hundreds of millions of dollars a year to the economy. Our over-reliance on the land-based transportation of goods has also contributed to environmental degradation caused by greenhouse gas emissions, noise pollution and highway and rail line expansion.

[Translation]

I submit that the St. Lawrence Seaway, the world's largest inland waterway, can be leveraged to support Canada's effective management of increased container shipments, ease congestion on our busiest highways and railways and do so in a manner that is both complementary with intermodal channels and is environmentally responsible.

Je suis reconnaissant de pouvoir vous présenter la perspective unique de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent sur cette question pressante, et discuter de la façon dont la Voie maritime est placée pour aider à relever les défis qui se présentent.

[Traduction]

Chacun sait que l'essor du volume de marchandises arrivant d'Asie est vivement ressenti sur la côte Ouest. Le gouvernement a d'ailleurs pris des mesures pour aider nos ports de la côte Ouest à recevoir le nombre croissant de conteneurs, par l'entremise de la stratégie sur la porte d'entrée du Pacifique. Cependant, il importe de reconnaître que c'est seulement une question de temps avant que les ports de la côte Est ne connaissent la même situation. Une étude récente de l'Université du Nouveau-Brunswick estime que dans l'ensemble de l'Amérique du Nord, les expéditions par conteneur progresseront de 75 p. 100 dans la prochaine décennie. Cet accroissement radical posera un certain nombre de problèmes pour le système de transport au Canada et pour l'expédition des biens. Les problèmes ne se limiteront pas aux ports et aux voies navigables, mais toucheront aussi l'efficacité des routes, des lignes ferroviaires et des passages frontaliers.

L'élargissement prévu du canal de Panama aggravera la congestion future, surtout sur la côte Est. Actuellement, ce passage névralgique pour les expéditions entre l'Asie et la côte Est de l'Amérique du Nord fonctionne à 93 p. 100 de sa capacité. Le projet en cours doublera la capacité du canal de Panama d'ici 2015; il fera en sorte que les ports canadiens et américains de la côte Est seront submergés de conteneurs en provenance d'Asie.

L'essor du commerce exige que le Canada dresse des plans en vue de la croissance future des volumes de conteneurs sur la côte Est, comme il l'a déjà fait pour les ports de la côte Ouest au moyen de la Stratégie sur la porte d'entrée du Pacifique. Non seulement devons-nous tenir compte des répercussions pour les voies navigables, les routes, les lignes ferroviaires et les passages frontaliers, mais nous devons aussi prendre en considération les effets de cette croissance pour l'économie, l'environnement et la vie quotidienne des Canadiens.

Le Canada est aux prises avec des problèmes de congestion routière, de sécurité et d'embouteillage aux passages frontaliers, dont on estime qu'ils coûtent des centaines de millions de dollars par année à l'économie. Notre dépendance excessive sur le transport terrestre des biens a aussi contribué à la dégradation de l'environnement causée par les émissions de gaz à effet de serre, la pollution sonore et le développement des réseaux routiers et ferroviaires.

[Français]

Je soutiens que la Voie maritime du Saint-Laurent, la plus grande voie navigable intérieure au monde, peut être exploitée de façon à soutenir la gestion efficace d'expéditions accrues par conteneur au Canada et alléger la congestion sur nos routes et lignes ferroviaires les plus achalandées. De plus, il est possible de le faire à la fois en profitant de la complémentarité, des options intermodales et en tenant compte de nos responsabilités environnementales.

The seaway is strategically located. Currently, 150 million North Americans live within an eight-hour drive of the Great Lakes/St. Lawrence Seaway system. More than 30 per cent of North America's Fortune 500 companies are located within a day's drive of the Great Lakes and the seaway. Ontario and Quebec, home base for the seaway, represent two-thirds of Canada's industrial output and are the heartland for Canada's largest retail markets.

Developing collaborative, intermodal partnerships will go a long way to successfully manage the growth of containerized freight shipments. The St. Lawrence Seaway Management Corporation has been working diligently towards this goal through our highway H₂O marketing initiative that promotes short-sea shipping along the Seaway and Great Lakes system as one solution to ease the pressures on our overloaded land-based transportation system, and to add much needed capacity to Canada's transportation system as a whole.

[English]

As the Canadian and U.S. economies grow and challenges linked to congested rail and land arteries continue to escalate, transfer of containerized cargo from large ocean-going vessels to smaller seaway-sized feeder vessels for shipment along the waterway can increasingly complement port facilities and transportation modes. Moving cargos closer to their final destination by water before transferring them to railcars or trucks offers the unique potential to relieve the strain on key transportation arteries from the Atlantic Ocean to the mid-west.

The St. Lawrence Seaway is ready and able to take on this expanded role. The seaway is built and paid for and is currently operating at 60 per cent of its capacity. This means that the seaway can accommodate an immediate upsurge in growth with little infrastructure investment; infrastructure is already in place to handle significant volumes of containerized freight.

Not only can short sea shipping feeding provide a reliable, un-congested pathway to inland markets and reduce container dwell times in ports, it also represents an environmentally responsible solution. Fuel use and greenhouse gas emissions per tonne-kilometre are significantly reduced when cargo is moved by marine transport when compared to both road and rail. Several initiatives for break-bulk cargo movements on the St. Lawrence River and into the seaway are already in place and the net benefit to the environment has accrued. Shipping along the seaway can also reduce highway maintenance costs for provincial governments, enhance fuel efficiency and reduce citizen commuting times to and from work.

La Voie maritime est située stratégiquement. Actuellement, 150 millions de Nord-Américains vivent à moins de huit heures de route du réseau des Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent. Plus de 30 pour 100 des entreprises Fortune 500 d'Amérique du Nord sont établies à moins d'une journée de route des Grands Lacs et de la Voie maritime. L'Ontario et le Québec, où se situe la Voie maritime, assurent deux tiers de la production industrielle du Canada et constituent le coeur des plus grands marchés de consommation au Canada.

La mise en place de partenariats de collaboration intermodale aidera grandement à gérer efficacement l'essor des expéditions de marchandises par conteneur. La Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent a oeuvré avec diligence en ce sens par son initiative de marketing autoroute H₂O. Celle-ci fait la promotion du transport maritime à courte distance par la Voie maritime et les Grands Lacs en tant qu'une des solutions permettant d'atténuer les pressions sur notre réseau terrestre surchargé et d'ajouter au système de transport du Canada une capacité dont il a bien besoin.

[Traduction]

À mesure que les économies du Canada et des États-Unis se développent et que les problèmes associés à la congestion des artères routières et ferroviaires continuent de devenir plus importants, le transbordement des marchandises conteneurisées entre de grands navires océaniques et de plus petits porte-conteneurs aux dimensions de la Voie maritime est de plus en plus pertinent comme complément aux installations portuaires et aux autres modes de transport. Le fait d'apporter par bateau les marchandises plus près de leur destination finale, avant de les transférer sur des wagons ou des camions, offre la possibilité de soulager les tensions sur les grandes routes de transport entre l'Océan Atlantique et le Centre-Ouest.

La Voie maritime du Saint-Laurent est prête et apte à jouer le rôle plus grand envisagé. La Voie maritime est déjà construite et payée, et elle est actuellement utilisée à 60 p. 100 de sa capacité. Elle peut ainsi accepter immédiatement une forte augmentation de volume presque sans investissements dans l'infrastructure. L'infrastructure existante peut recevoir de grands volumes de marchandises en conteneurs.

Le transport sur courte distance par porte-conteneurs peut certes ouvrir une voie fiable et non congestionnée vers les marchés intérieurs et réduire la durée d'entreposage dans les ports. En outre, il est une solution responsable au plan environnemental. La consommation de carburant et les émissions de gaz à effet de serre par tonne-kilomètre sont sensiblement réduites lorsque les marchandises sont déplacées par bateau plutôt que par camion ou par train. Plusieurs initiatives de transport de marchandises diverses par le fleuve Saint-Laurent et la Voie maritime ont déjà été lancées, et l'environnement en profite. L'expédition par la Voie maritime peut aussi réduire les frais de l'entretien du réseau routier des gouvernements provinciaux, réduire la consommation de carburant et réduire le temps que les citoyens consacrent à la navette quotidienne jusqu'au travail.

Why is seaway not being used to its full capacity. I would respectfully submit there are a number of regulatory hurdles that prevent the shipping of containerized freight along the seaway from reaching its full potential. In particular, there are three areas where regulations act as disincentives for shippers to transport containers along the seaway system. The first regulation is the 25 per cent duty that must be paid on foreign-built ships. This duty makes it cost-prohibitive to use new foreign-built feeder vessels on the seaway and is the most serious impediment to the growth of short sea shipping. Other countries where the significant socio-economic benefits of inland water transportation have been realized, such as Holland, France and Germany, do not place such duties on foreign-built ships. Furthermore, this duty no longer serves its intended purpose, which was to encourage the rebuilding of Canada's marine fleet. Domestic shipyards are not suited to many of the special-purpose vessels required today. However, Canadian shipyards do stand to benefit from new business related to servicing vessels brought into Canada to serve short sea shipping.

The second barrier to maximizing the seaway's potential relates to our regime of antiquated pilotage regulations — the reform of which has been long overdue. Wide-ranging compulsory pilotage is outdated and cost-prohibitive in this day of experienced and well-trained masters and crews and sophisticated navigations technology. Pilotage regulations need to be updated to exempt Canadian-flagged vessels from compulsory pilotage along the St. Lawrence River.

Finally, tolls and marine service fees are also inhibiting the seaway's potential. Marine service fees and government cost-recovery programs, including seaway tolls, should be overhauled to remove economic barriers that are not present in road and rail transportation. In making these policy decisions, the social and environmental benefits of shipping along the seaway must be integrated into the total cost equation. We are confident that, when taken into account, the potential savings on land-based infrastructure investments and maintenance, and the environmental benefits of shipping by water will more than offset the minor revenue reductions that these policy changes may cause.

[Translation]

In closing, every Canadian stands to benefit from increased short-sea shipping, including containerized cargo, along the St. Lawrence/Great Lakes corridor. Encouraging the increased use of the St. Lawrence Seaway system will not take away from other transportation modes such as trucking and rail. On the

Pourquoi le réseau de la Voie maritime n'est-il pas déjà utilisé à pleine capacité? Je tiens à faire remarquer qu'un certain nombre d'obstacles réglementaires empêchent de réaliser le plein potentiel du transport maritime de marchandises par conteneur le long de la Voie maritime. En particulier, trois règlements ont pour effet de dissuader les expéditeurs de transporter des conteneurs sur le réseau de la Voie maritime. Premièrement, il y a les droits de douane de 25 p. 100 qui doivent être payés pour les navires construits à l'étranger. Ces droits font qu'il est prohibitif d'utiliser sur la Voie maritime de nouveaux porte-conteneurs construits à l'étranger. Il s'agit du plus grand obstacle à la croissance du transport maritime à courte distance. D'autres pays qui profitent des grands avantages socioéconomiques des transports maritimes intérieurs — comme les Pays-Bas, la France et l'Allemagne — n'exigent pas de droits de douane sur les navires construits à l'étranger. En outre, ces droits ne remplissent plus le but dans lequel ils avaient été adoptés, à savoir d'encourager la reconstruction de la flotte maritime du Canada. Les chantiers navals canadiens ne sont pas adaptés à la construction de toute la variété de navires polyvalents nécessaires aujourd'hui. En revanche, ils pourraient profiter d'une nouvelle clientèle pour l'entretien de ces navires importés au Canada aux fins du transport maritime à courte distance.

Le deuxième obstacle à l'exploitation du potentiel de la Voie maritime a trait à notre régime dépassé de réglementation du pilotage — à l'égard duquel une réforme s'impose depuis longtemps. Le pilotage obligatoire largement imposé n'a plus de raison d'être et impose des coûts prohibitifs en cette époque où les capitaines et les équipages sont bien formés et disposent d'une technologie avancée pour la navigation. La réglementation sur le pilotage doit être actualisée de façon à exempter les navires battant pavillon canadien du pilotage obligatoire sur le fleuve Saint-Laurent.

Enfin, les péages de la Voie maritime et les frais des services maritimes limitent aussi le potentiel de la Voie maritime. Les frais des services maritimes et les programmes gouvernementaux de récupération des coûts, y compris les péages de la Voie maritime, devraient être reconsidérés en vue d'éliminer les obstacles économiques qui ne sont pas présents dans les transports routiers ou ferroviaires. En prenant les décisions de politique à ces sujets, les retombées sociales et environnementales de la navigation sur la Voie maritime doivent être intégrées à l'équation des coûts totaux. Les choix recommandés permettront de réaliser des économies dans des investissements et les frais d'entretien relatifs à l'infrastructure terrestre. En outre, ils permettront de profiter des avantages environnementaux du transport maritime. Nous sommes convaincus que ces avantages compenseront largement toute fluctuation que les changements préconisés pourraient entraîner dans les recettes.

[Français]

En conclusion, tous les Canadiens peuvent profiter d'un recours accru au transport maritime à courte distance, y compris pour les marchandises conteneurisées, dans le corridor Saint-Laurent/Grands Lacs. Encourager une utilisation accrue du réseau de la Voie maritime du Saint-Laurent ne privera en rien

contrary, it will enhance their efficiency. Our goal is to develop collaborative, intermodal partnerships to successfully manage the growth of containerized freight shipments to facilitate the movement of goods — and, indirectly, people. We hope the government can help us in this endeavour.

[English]

I thank you for your time, and will be pleased to answer any questions.

[Translation]

Nicole Trépanier, Executive Director, Armateurs du Saint-Laurent, Quebec Shortsea Shipping Roundtable: Madam Chairman, I will make my presentation in French, if it is all right with you, but I am ready to answer questions in English.

I thank the Senate committee for inviting us to present our point of view. First and foremost, my presentation is on behalf of the Armateurs du Saint-Laurent, a sector based association of 19 shipping companies. Our offices are in Quebec, and the ships of member companies must be registered in Canada. Therefore, I am representing Canadian transport companies, whereas my colleague Mr. Broad and Ms. Legars deal with international ship owners.

Our members are present mainly on the St. Lawrence River, the Great Lakes, the Seaway, the Atlantic provinces and the Arctic region of Canada.

In making this presentation, I am also wearing the hat of President of the Quebec Shortsea Shipping Roundtable. We have a mandate from the joint forum on marine transportation in Quebec, which has been in charge of implementing the Quebec government's marine transportation policy since June 2001. I do not pretend to give you the roundtable's official position, but I will share my experience as president. You should note that the roundtable includes Transport Canada and Transport Quebec, and although they trust me, they rarely send me as their official delegate to forums like the Senate.

From the five issues included in your study, I chose three that I feel qualified to speak about. Of course, I am not a specialist in containerized shipping, far from it, but I am very interested in marine issues, including containers. Regarding the federal policies and programs for promoting intermodal shipping, let me first make some comments.

The Quebec Shortsea Shipping Roundtable did an in-depth study of the current federal programs, to find out exactly what kind of support there is for developing shortsea shipping.

les autres modes de transport comme le camionnage et le train. Au contraire, on rehaussera leur efficacité. Notre but est de former des partenariats de collaboration intermodale pour gérer efficacement l'essor des expéditions de marchandises par conteneur et faciliter le mouvement des biens et, indirectement, des gens. Nous espérons que le gouvernement nous aidera dans cette optique.

[Traduction]

Je vous remercie du temps que vous m'avez accordé aujourd'hui. Il me fera plaisir de répondre à vos questions.

[Français]

Nicole Trépanier, directrice générale, Armateurs du Saint-Laurent, Table du Québec sur le transport maritime courte distance : Madame la présidente, je ferai ma présentation en français, si vous n'y voyez pas d'inconvénients, mais je suis prête à répondre à des questions en anglais par la suite.

Je remercie le comité sénatorial de nous avoir invités pour présenter notre point de vue. Ma présentation est d'abord et avant tout faite au nom des Armateurs du Saint-Laurent, qui est une association sectorielle regroupant 19 entreprises de transporteurs maritimes. Nos bureaux sont basés à Québec et pour devenir membres, les navires doivent nécessairement être immatriculés au Canada. Donc, je représente des transporteurs domestiques, contrairement à mes collègues M. Broad et Mme Legars, qui, eux, s'occupent des armateurs internationaux.

Nos membres sont principalement actifs sur le Saint-Laurent, les Grands Lacs, la Voie maritime qui est un incontournable, et les provinces de l'Atlantique de même que l'Arctique canadien.

Je fais également ma présentation sous le chapeau de présidente de la Table du Québec sur le transport maritime courte distance. C'est un mandat que nous a confié le forum de concertation sur le transport maritime du Québec, qui se charge de mettre en oeuvre la politique maritime du gouvernement du Québec depuis juin 2001. Je ne prétends pas présenter le point de vue officiel de la Table mais plutôt selon mon expérience en tant que présidente. Parce que vous comprendrez qu'à la Table, il y a Transports Canada et Transports Québec, et c'est rare qu'on me délègue pour les représenter officiellement dans des forums comme celui du Sénat, bien que j'aie leur confiance.

Parmi les cinq enjeux qui ont été retenus pour votre étude, j'avoue que j'en ai retenu trois, pour lesquels je me sens apte à me prononcer. Évidemment, je ne suis pas une spécialiste de la conteneurisation, loin de là, je suis une personne qui a une passion pour le maritime; ce qui inclut également le conteneur. Pour ce qui est des politiques et programmes fédéraux visant à promouvoir l'intermodal. Première chose, j'irai sous forme de commentaires.

La Table du Québec sur le transport maritime courte distance a analysé en profondeur les programmes fédéraux existants, afin de savoir avec précision ce qui soutient le développement de services de TMCD comme on dit, pour transport maritime courte distance.

We wanted to provide adequate information for marine consigners and shippers regarding these matters. We noted that although there are many programs, they are rarely adapted to the marine sector in terms of funding and eligibility. The programs are mainly involved with building highways, public transit, acquiring new technology, developing new fuels, et cetera. Although politicians have said that collaborative intermodal transportation should be encouraged, the programs are developed, so to say, in silos. I think that previous interveners mentioned this fact. Unfortunately, this leads more to rivalry than to collaboration. It would be better to have fewer programs, aimed at organizing transportation in a general way.

I also noted that witnesses from coast-to-coast have told you that we need an overall transportation policy. To create a business environment that is favourable to the growth of intermodal transportation, we must have the proper, modern infrastructures. Therefore, substantial investment will be needed to remedy the fact that current networks are poorly integrated as a whole. This applies to several regions of Canada. Unfortunately, there is no current federal program to remedy this.

The vitality of marine transportation depends on a port system that is both dynamic and responsive. For the last 10 years, the federal government's approach has essentially been one of increasing divestiture of port infrastructure. Whenever there was a divestiture, maintenance investments dropped to a minimum level. The financial situation of the current government does not justify further enforcing this policy. We should foster the emergence of TMCD services by building modern infrastructure that meets the needs of all, and I emphasize all, transportation modes. This applies as much to regions as it does to major urban centres.

As a country, we must have a global transportation strategy rather than a piecemeal or reductionist vision. To resort to each one of these modes according to its respective strengths and benefits is a duty.

For a long time, we favoured fast routes at the expense of people's quality of life. This led to a gridlock on the road network. Even as recently as this morning, on my way here, I noted accidents, pollution, so on and so forth. Not everything is urgent. We simply need to plan otherwise, and this responsibility falls on shippers who, for now, are not entirely accountable for the choices in transportation.

In April 2006, Transport Canada organized a marine conference in Vancouver entitled "Moving Towards a Shortsea Shipping Strategy." At the end of the conference, Canada, the U.S. and Mexico signed an agreement of collaboration in this area. We support Canada's involvement in this continental project. However, we have first some cleaning up to do in our own backyard. To this effect, a Canadian strategy must be established. A real Canadian marine policy is needed.

Notre objectif était de pouvoir informer adéquatement les expéditeurs et les transporteurs maritimes en cette matière. Constat : bien qu'il existe une multitude de programmes, ils sont rarement adaptés au secteur maritime sur le plan du financement, voire même de l'éligibilité. Les programmes servent davantage à la construction de routes, au transport en commun, à l'acquisition de nouvelles technologies, au développement de nouveaux carburants, et cetera. Malgré des prises de position politique selon lesquelles il faut encourager la collaboration entre les modes de transport, les programmes sont plutôt développés de manière, dirais-je, ensilée. Et je crois que cela a été mentionné par mes prédécesseurs. Cela sert davantage la rivalité que la collaboration, malheureusement. Il serait préférable d'en avoir moins, mais qui mènent à l'organisation globale des transports.

J'ai également remarqué que d'une côte à l'autre on vous indique qu'il faut une politique générale des transports. Pour créer un environnement commercial favorable à la croissance de l'intermodalité, il est nécessaire de disposer d'infrastructures adaptées et modernes. Ainsi, faudra-t-il grandement investir pour corriger le fait que les réseaux actuels sont faiblement intégrés les uns aux autres, et ce, à plusieurs endroits au pays. Aucun programme fédéral actuel ne vise à corriger cette lacune, malheureusement.

La vitalité du transport maritime repose sur un réseau portuaire dynamique et adapté. Depuis plus d'une décennie, l'approche gouvernementale fédérale a essentiellement été orientée vers la cession des infrastructures portuaires, notamment. Quand il y en a eu, les investissements en entretien ont été plutôt minimaux. La situation financière actuelle du gouvernement ne justifie pas la poursuite de cette politique. Il faut favoriser l'émergence de services de TMCD en se dotant d'infrastructures modernes qui répondent aux besoins de tous les modes — et j'insiste — tous les modes. Cela vaut dans les régions comme dans les grands centres urbains.

Comme nation, nous devons disposer d'une stratégie globale des transports plutôt que d'une vision réductionniste ou à la pièce. Avoir recours à chacun des modes selon ses forces et ses bénéfices est un devoir.

On a longtemps misé sur la rapidité des acheminements au détriment de la qualité de vie de la population. Ce qui entraîne une surcharge du réseau routier. Je l'ai vécu pas plus tard que ce matin en m'en venant ici : les accidents, la pollution, et ainsi de suite. Tout n'est pas urgent. Il suffit de planifier autrement et cette responsabilité revient également aux expéditeurs qui, pour l'heure, ne sont pas tellement imputables des choix de transport.

En avril 2006, Transports Canada a organisé à Vancouver une conférence maritime ayant pour thème « Vers une stratégie nord-américaine sur le transport maritime à courte distance ». Le Canada, les États-Unis et le Mexique ont signé au terme de la conférence une entente de collaboration en ce domaine. Nous appuyons la participation à ce projet continental. Mais nous devons d'abord aménager notre propre terrain. Pour ce faire, une stratégie canadienne doit préalablement être mise en place. Une vraie politique maritime canadienne s'impose.

I would be remiss to not highlight developments that occurred in Quebec, as recently as in 2006, such as the assistance program for modal integration, that seeks to better integrate the various modes within Quebec's transportation system while also taking into account competitiveness, reducing social costs of transport activities and protecting the environment. As I was saying, the program was launched in 2006 and is valued at \$21 million over five years. The same type of commitment should be emulated by the federal government, as it has jurisdiction over marine transportation.

Another point I would like to raise is the level of coordination between government and industry stakeholders. I would say that this is a crucial component. Both government and industries have duties to fulfill. This is achieved through coordination, as well as consultation. We must make sure that what is being proposed and implemented is realistic, operable, and is fair.

It is important to create a regulatory and legislative framework, in addition to a cost structure. Mr. Corfe talked about the marine service fees, and how these fees help develop marine transportation, and even the TMCD. Today, the regulatory framework hinders the development of these services. From the shippers' point of view, marine transportation is administratively cumbersome. Imagine what the ship owners think.

If Canada truly wants to be able to absorb the influx of goods, as we foresee, a first step is needed: we need to act and plan in concert with those involved in the logistical chains, modes of transport and shippers. If the forecasts of volume increases originating from Eastern Canada and moving through the St. Lawrence-Great Lakes system are accurate, how will we make sure that the goods reach their final destination? This is where I believe that we, as a domestic transportation system, can take a position. It is great that the goods can get here, but we need to be able to transfer them to their final destination within the country. Trucking has certain limits, everybody knows that there is the labour shortage which was mentioned earlier; waiting lines at the border and in urban zones; people require better supervision of heavy trucks on the roads, an even more.

For now, the CN route between Halifax and Montreal remains free of traffic congestion, but if demand continues to accelerate, major investment will be needed in infrastructure. From this perspective, making use of the domestic marine fleet should seriously be encouraged. As Mr. Corfe was saying, this is already possible within the system. The H2O highway and the TMCD provide a solution that should be integrated with the Canadian transport system. The question I would be asking myself if I were in your shoes is the following: are the vessels needed to take on this additional load available to Canada's fleet? And I would answer you: yes, for now.

Je m'en voudrais de passer sous silence le fait que le Québec a développé récemment, pas plus tard qu'en 2006, un programme d'aide à l'intégration modale qui vise une meilleure intégration des modes à l'intérieur du système de transport du Québec, et ce, dans un souci de compétitivité, de réduction des coûts sociaux des activités de transport et de protection de l'environnement. Lancé en 2006, comme je l'indiquais, le programme est de l'ordre de 21 millions de dollars sur cinq ans. Le même engagement gagnerait à être obtenu du gouvernement fédéral qui a la responsabilité du transport maritime.

Autre point sur lequel j'aimerais me prononcer, c'est la coordination entre le gouvernement et les intervenants de l'industrie. Je dirais que c'est une composante cruciale. De part et d'autre, nous avons des devoirs à faire, gouvernements et industries. Cela passe par la coordination, mais aussi la concertation. S'assurer que ce qui est proposé et mis en place est réaliste, applicable et équitable.

Il importe de créer un cadre réglementaire et législatif de même qu'une structure de coûts — M. Corfe a parlé des droits de service maritime notamment, qui favorise le développement du transport maritime, et encore plus le TMCD. Actuellement, l'encadrement réglementaire est un frein au développement des services. Aux yeux des expéditeurs, le transport maritime est lourd sur le plan administratif. Imaginez ce que c'est pour les armateurs.

Si le Canada souhaite réellement absorber les flux de marchandises prévus sur son territoire, une première démarche s'impose : agir et planifier avec les acteurs impliqués dans les chaînes logistiques, les modes de transport et les expéditeurs. Si les prévisions sont justes quant à l'augmentation des volumes dans l'est du Canada et dans le système Saint-Laurent/ Grands Lacs, comment arriverons-nous à les acheminer vers leur destination finale? Et c'est là où je pense qu'on peut prendre un positionnement de transport intérieur. C'est bien que les marchandises arrivent chez nous, mais il faut les acheminer à une destination finale sur notre territoire. Le camionnage a atteint certaines limites, et le monde le sait, il y a la pénurie de main-d'oeuvre qui fut mentionnée plus tôt; attente aux postes frontaliers et dans les zones urbaines; la population qui exige que la présence des poids lourds sur les routes soit mieux encadrée, et plus encore.

Entre Halifax et Montréal, le réseau du CN ne souffre pas encore d'engorgement, mais nécessitera, si la demande continue de s'accroître, des investissements majeurs dans les infrastructures. Dans cette perspective, le recours à la flotte maritime intérieure doit sérieusement être encouragé. Comme l'indiquait M. Corfe, il existe déjà de la disponibilité dans le système. L'autoroute H₂O et le TMCD constituent une solution qui gagne à être intégrée au système de transport canadien. Si j'étais à votre place, la question que je me poserais, est la suivante : disposons-nous des navires nécessaires à cette prise en charge dans la flotte canadienne? La réponse que je vous donnerai est : oui, pour le moment.

However, if we truly want to bring back the market, we, as Canadians, given the luxury we have at times to be both opportunistic and protectionist, should eliminate the 25 per cent duty charged on the importation of vessels as soon as possible. Once the demand increases, we will need specialized vessels, in particular container vessels that we will have to introduce into the system quickly and at a competitive cost.

Canada's marine fleet is aging, a fact known by all. At the moment we do not have available the shipyards to build them. The order book of serious international shipyards is filled for the next 10 to 15 years. We must think about new purchases within realistic timelines if we want to remain in the market. Canadian marine transporters and their shipper's clients are unanimous in calling for the elimination of the 25 per cent duty. This so-called protectionist measure has never served to sustain our shipyards.

My last point deals with environmental considerations. The role of political players is to level the playing field between the various modes of transport by considering infrastructure costs, how rigorously social policies and regulations are applied, and the respective environmental advantages offered by each mode. Broadly speaking, the environmental benefits of using marine transportation is vaguely known or recognized; and yet, it is the most efficient mode of transportation in terms of GHG tones emitted per kilometre, as has already been stated. What is unfortunate is that the environmental advantages of using marine transportation are not factored into the choices of shippers, at least here in Canada.

A recent international study conducted by Montreal professors Claude Comtois and Brian Slack clearly indicates that the top trading nations are those which have adopted sustainable approaches. The study drew comparisons between 800 international ports and categorically concluded that the most environmentally friendly countries were predominantly European, this goes without saying.

The Saint-Laurent and Great Lakes marine industry is currently developing a voluntary program intended to further eliminate its ecological footprint as well as perform in other respects.

Again on the European side, in an effort to stymie gridlock, offset losses in productivity that result from waiting lines, and to reduce the environmental impact, the TMCD is seen as a solution. It is seen as a key component in government programs and directions. From 1995 to 2002, there has been a 25 per cent increase in intra European movements alone. Today, the TMCD carries 40 per cent of all goods transported within Europe, whereas trucking carries 45 per cent.

Toutefois, si on souhaite vraiment que ce marché nous revienne, nous, les Canadiens, puisque nous avons à l'occasion le plaisir nous aussi de s'offrir le luxe d'être opportunistes et protectionnistes, il faut éliminer le plus rapidement possible les frais de 25 p. 100 de douane imposés à l'importation de navires. Quand la demande croîtra et qu'il faudra des navires spécialisés pour le transport, notamment le transport de conteneurs, nous devons rapidement et à coûts compétitifs, pouvoir en introduire dans le système.

La flotte maritime canadienne est vieillissante, c'est un fait connu de tous. Pour la renouveler, nous ne disposons pas, à l'heure actuelle, de chantiers maritimes pouvant les construire. À l'international, les carnets de commandes sont remplis pour les dix à 15 prochaines années, quand on parle de chantiers sérieux. Il faut permettre l'achat dans des délais réalistes si on vise à demeurer dans le marché. Les transporteurs maritimes canadiens et leurs clients expéditeurs sont unanimes quant à la nécessité d'éliminer les 25 p. 100 de frais de douane. Cette mesure dite protectionniste n'a jamais servi à maintenir les chantiers maritimes d'ici en vie.

Mon dernier point concerne les considérations environnementales. Le rôle des acteurs politiques est d'équilibrer la concurrence entre les modes de transport en considérant le coût des infrastructures, la rigueur dans l'application des politiques sociales, des règlements, mais aussi des avantages environnementaux propres à chacun. De façon générale, on connaît ou reconnaît peu les bénéfices environnementaux du transport maritime qui est pourtant le mode le plus avantageux comme on l'a déjà énoncé, en matière d'émissions de GES par tonne/kilomètres transportée. Ce qui est également malheureux, c'est que les avantages environnementaux du transport maritime n'influent pas encore sur le choix des expéditeurs quant au transport, du moins pas ici.

Une étude récente menée à l'échelle internationale par les professeurs Claude Comtois et Brian Slack de Montréal indique clairement que les nations qui occuperont le haut du pavé sur le plan commercial sont celles qui auront adopté des approches durables. L'étude qui a comparé la situation qui prévaut dans 800 ports à travers le monde témoigne sans équivoque d'une tendance dite verte plus marquée du côté européen, cela va de soi.

L'industrie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs élabore présentement un programme volontaire appelé , en vue d'éliminer davantage son empreinte, mais aussi de performer à d'autres égards.

Toujours du côté européen, pour contrer l'engorgement terrestre, diminuer les pertes de productivité liées à l'attente et réduire les impacts environnementaux, le TMCD est vu comme une solution. On y accorde une place fondamentale dans les orientations et programmes gouvernementaux. Ainsi a-t-il crû de 25 p. 100 de 1995 à 2002, dans les mouvements intra-européens seulement. Le TMCD représente aujourd'hui 40 p. 100 du total des marchandises transportées en Europe, alors que le camionnage en obtient 45 pour cent.

Here in Canada, marine transportation continues to receive bad publicity, or its merits are hardly mentioned. Invariably, when incidents occur, they are made public, whereas statistics on the low number of accidents, spills, or loss of human life receive little coverage in the media. As the saying goes, no news is good news.

I continue to believe that our transportation choices must be based on fair and honest data. On that basis, marine transportation would deserve a much better reputation in the media, among the public and with government. You will say that it is up to us as an industry to promote our advantages, and you are right. And that is something that we have been working hard to do, over the past few years. However, it is also important for governments to contribute to that marketing exercise, because they also will benefit down the line.

Senator Dawson: I want to say at the outset that I have no hesitation in supporting your demands. What you are saying seems obvious and it was even before everyone was talking about the environment and global warming. But I would like to ask you some specific questions.

Ms. Trépanier, there are projects underway in Quebec. We saw the cabotage project between Sept-Îles and Quebec City. I would like to know how many trucks you estimate that initiative has taken off the highway between Sept-Îles, Tadoussac and Quebec City. Is this something that the government should encourage through amendments to the regulations?

I just want to bring in a bit of history here. You talked about the 2001 maritime policy. I do have to tell you that, before 2001, Quebec had no marine policy at all. I can accept people wanting to blame the Canadian government for the lack of progress, but it has to be admitted that since this was federal jurisdiction, there was a silo approach of not doing anything because these matters came under the federal government. That meant that there were no roundtables where it could have been decided that, instead of road repairing, it might be more logical to cut down on trucking and use coastal shipping at least 9 months of the year, if not 12. That is just a little correction I wanted to make. I would like you to give me an example of a similar case that would reduce trucking.

[English]

Mr. Corfe, you made three comments. When was the last time there was a study on the 25 per cent levy and how has the government addressed that issue or has there been any attempt, either legislative, regulatory or consultative in the last so many years to touch that 25 per cent levy? With the closing of Davies Shipbuilding and other shipbuilding capacities, it seems that we are protecting a market that no longer exists. It was probably justified historically but it seems to me that it is not justified in 2007.

Ici, on persiste cependant à faire une mauvaise presse au transport maritime ou on élude tout simplement ses mérites. Les incidents sont invariablement publicisés, alors que les statistiques quant au faible nombre d'accidents de déversement ou de perte de vie laissent les médias plutôt froids. Comme on dit : les gens heureux n'ont pas d'histoire.

Je continue à croire que nos choix en matière de transport doivent reposer sur des données justes et honnêtes. À ce titre, le transport maritime mériterait d'avoir une réputation plus reluisante auprès des médias, de la population et des gouvernements. Vous me répondrez qu'il nous revient en tant qu'industrie de faire la promotion de nos avantages et vous aurez raison. C'est d'ailleurs ce à quoi nous nous dévouons depuis quelques années. Cependant, il importe aussi que les gouvernements contribuent à cet exercice de marketing, car en bout de course, ils en seront également les bénéficiaires.

Le sénateur Dawson : Dès le départ, je vais vous dire que, pour ma part, je n'ai aucune hésitation à appuyer vos revendications. Cela semble évident et ce l'était avant même que l'on parle d'environnement et du réchauffement de la planète. Mais j'aimerais vous poser des questions séparément.

Madame Trépanier, il existe des projets maintenant à Québec. On a vu le projet de cabotage entre Sept-Îles et Québec. Je voudrais savoir combien, selon vous, cela a enlevé de camions sur la route, entre Sept-Îles, Tadoussac et Québec. Est-ce que c'est quelque chose que le gouvernement, dans sa réglementation, pourrait encourager par des modifications?

Je ferai un peu d'historique. Vous avez parlé la politique maritime de 2001. Par contre, je suis obligé de vous dire qu'avant 2001, le Québec n'avait pas du tout de politique maritime. Je peux accepter que l'on blâme le manque de progression du gouvernement canadien, mais il faut admettre que puisque c'était de juridiction fédérale, on fonctionnait en silos en disant : c'est du domaine fédéral, on ne s'en mêle pas. Ce qui nous empêchait d'avoir des tables de concertation où justement on arrivait à la conclusion qu'au lieu de refaire la route, ce serait peut-être plus logique d'alléger le camionnage par les voies maritimes, au moins neuf mois pour ne pas dire douze mois par année. C'est simplement une petite correction. J'aimerais que vous me donniez un exemple d'un cas semblable, qui allégerait le camionnage.

[Traduction]

Monsieur Corfe, vous avez fait trois observations. À quand remonte la dernière étude du péage de 25 p. 100 et de quelle manière le gouvernement a-t-il traité cette question ou a-t-il essayé soit par voie législative, réglementaire ou consultative, de modifier ce péage de 25 p. 100 au cours des dernières années? Il semble que nous protégeons un marché qui n'existe plus depuis la fermeture de certains chantiers navals, dont la Davies Shipbuilding. Ce péage avait probablement sa raison d'être dans le passé, mais il me semble qu'il ne sert plus à rien en 2007.

When were the last major changes made to the pilotage regulations? We experienced the advances in technology yesterday, while at the Port of Montreal. The port security has knowledge of where each ship is going and they have play-by-play knowledge of every buoy in the river.

Your third point was cost recovery. Again, in the 1990s, we had billions of dollars of deficit and the government had to look at ways of saving money and sharing the pain. I would agree with you that today, given the surpluses that the great previous government left this government, that there are capacities for the government to look at partnerships with industry. I do not think there is a free game any more. We are not going to go back into deficit financing, I would not encourage the government or the next government to get into that, but there are ways in which we could define partnerships between utilisers of the seaway and the Canadian government in trying to modernize some of those facilities, without going into funding by deficit.

[Translation]

Ms. Trépanier: You have asked a number of questions, but they are relevant. Both of the shortsea shipping projects recently implemented in Quebec originate in Sept-Îles. The first, for the Alouette aluminium refinery, which was increasing its production to 250,000 tons of aluminium and aluminium ingots a year, was feeling pressure from North Shore residents. For those who may be less familiar with the region, Highway 138 is the only road link to the aluminium refinery. The statistics show that there are far too many accidents on that road. It is an expensive, twisty highway that carries a huge amount of truck traffic. Moreover, when you get to Baie-Sainte-Catherine going in the direction of Sept-Îles, you have to take a ferry because there is no bridge across the Saguenay River, at least at this point, and I do not think that people want one.

As to the ferry, the CEO recently said that the heavy trucks were taking such a toll on the ferry's structure that its life expectancy would probably be reduced by 5 to 10 years. We are talking here about a ship. Just imagine what they do to the roads. People lobbied to have other transportation modes used for supplying and linking points along the North Shore.

I will speak on behalf of the Government of Quebec for two seconds and say that Highway 138 is a problematic, expensive highway that results in huge cost for damages to people involved in road accidents, emergency services and so on.

How many trucks were taken off the road because of that project? We have with us the secretary of the Marine Transportation Roundtable who can help me out. I am not great with numbers. Between Sept-Îles and Trois-Rivières, we are talking about 15,000 truck loads a year. That is a lot. That means a 15,000 ton reduction in greenhouse gases for the

À quand remontent les dernières modifications importantes à la réglementation sur le pilotage? Nous avons constaté hier les nouvelles technologies lorsque nous étions au Port de Montréal. Les services de sécurité portuaire connaissent la destination de chaque navire et ils reçoivent continuellement de l'information sur chacune des bouées dans le fleuve.

La troisième question que vous avez soulevée est celle de la récupération des coûts. Encore une fois, dans les années 1990, nous avons des déficits s'élevant à plusieurs milliards de dollars et le gouvernement a cherché des moyens d'économiser et de répartir le fardeau. Je serais d'accord avec vous pour dire qu'aujourd'hui, étant donné l'excédent légué par l'excellente administration précédente au gouvernement actuel, celui-ci pourrait chercher à créer des partenariats avec l'industrie. Je pense qu'il n'y a plus rien de gratuit. Nous n'allons pas revenir au financement déficitaire, je n'encouragerais pas le gouvernement actuel ni le prochain à créer des déficits, et il y a moyen de créer des partenariats entre les utilisateurs de la Voie maritime et le gouvernement du Canada dans le but de moderniser certaines des installations, sans avoir recours au financement déficitaire.

[Français]

Mme Trépanier : Il y a beaucoup de questions, mais elles sont pertinentes. EN ce qui concerne les deux projets de TMCD qui se sont réalisés récemment au Québec, les deux prennent leurs origines de Sept-Îles. Le premier, pour l'Aluminerie Alouette qui, passant à une phase de production plus importante, c'est-à-dire 250 000 tonnes d'aluminium, de lingots d'aluminium annuellement, sentait une pression de la part des résidents de la Côte-Nord. Pour ceux qui sont moins familiers, la route 138 est le seul axe routier qui puisse mener à l'aluminerie. C'est une route où les statistiques démontrent un nombre excessivement élevé d'accidents. C'est une route coûteuse, sinueuse, et qui est énormément utilisée par les camions. De plus, lorsqu'on arrive à Baie-Sainte-Catherine, on traverse le Saguenay, disons vers Sept-Îles, et l'on utilise un service de traversier, parce qu'il y absence de route. Il n'y a pas de pont, du moins pas encore et je ne pense pas qu'on en veuille.

Au sujet du traversier, son président-directeur général a dit récemment que la structure du traversier est tellement sollicitée par le poids des camions qu'on va probablement réduire son espérance de vie de cinq à dix ans. Il s'agit ici d'un navire. Imaginez les routes. Les gens avaient fait des pressions pour qu'on envisage d'autres modes d'approvisionnement et d'acheminement de la Côte-Nord.

Pour le gouvernement du Québec, je vais parler en son nom deux secondes, la 138 est un axe routier problématique, coûteux, et qui entraîne aussi énormément de dédommagements des accidentés de la route par la suite, les services d'urgence, et cetera.

Combien en a-t-on enlevé pour ce projet-là? Il y a ici le secrétaire de la Table sur le transport maritime qui peut m'appuyer. Je ne suis pas la meilleure personne pour les chiffres. Donc, dans le cas de Sept-Îles jusqu'à Trois-Rivières : 15 000 passages de camions par an. C'est beaucoup. Et 15 000 tonnes de GES par année ainsi économisée dans l'environnement.

environment. In road costs the Quebec Transportation Department saves \$700,000 a year. We are happy to pass along those kinds of figures.

The second project is the Forestville Kruger project, involving a very small municipal port, and it is starting with a barge service. Wood chips are shipped on barges to Trois-Rivières. It is an ongoing service that replaces 18,000 truck shipments a year, if I understand correctly. Those are significant numbers.

I forgot to mention that the Alouette aluminium refinery shipments, once they reach Trois-Rivières, can then be sent by truck, train or vessel, since the Seaway has obtained its new volumes in the recent months.

Regarding the other question you asked me about how federal regulations can support these projects, this has been discussed abundantly at the Quebec roundtable and, as I said, Transport Canada is represented by policy people.

I have said so and I will repeat it: federal marine transportation regulations are not suited to shortsea shipping. It was developed and designed on the basis of cabotage considerations, and those realities no longer exist. Today we need to adapt to our international commitments, often for value-added cargo. The very basis for marine transportation development, at least in the Great Lakes and the St. Lawrence Seaway system, but elsewhere as well, is raw materials and the provision of supplies to isolated communities. In other words, the members that I represent do not ship many containers, unless they are going to the Arctic. They transport iron ore, grain, et cetera.

Senator Dawson: Yes. If there were a report card, you would get an A.

Ms. Trépanier: That is very nice of you. Was my knowledge broad enough?

[*English*]

Mr. Corfe: I would like to make a point about the aluminium companies in Trois-Rivières. We have been able to take some of that aluminium at Trois-Rivières to Toledo; it was once transported by road and rail. That is an example of when something starts to move, starts to make sense, you can leverage it into the future.

With respect to Senator Dawson's questions, the 25 per cent seems to be forever under study. It comes up in the context of international trade because we are the only country that has this kind of regulation. Up until recently, I think it is fair to say there has not been a consensus even in the industry around what to do with it. Some organizations have had to go ahead and pay the 25 per cent on newly built vessels. It is a bit of an issue to give this new generation a free pass. The Canadian ship operators and owners are on the same page with respect to a process to phase it

Les coûts de la route, les économies réalisées pour le ministère des Transports du Québec : 700 000 \$ par année. C'est le genre de chiffres qu'on est heureux de communiquer.

Le deuxième projet est celui de Kruger de Forestville qui est un port de propriété municipale, un tout petit port, et comme pour le premier projet, il s'occupe du service de barges. Ce sont des copeaux de bois qui sont mis à bord de la barge et transportés jusqu'à Trois-Rivières. Ce service continue et a entraîné, je crois, 18 000 passages de camions de moins annuellement. Ce sont des quantités assez importantes.

J'ai oublié de mentionner tout à l'heure que dans le cas de l'aluminerie Alouette, une fois rendu à Trois-Rivières, l'acheminement peut se faire par camion, par train, ou par navire, puisque la Voie maritime a obtenu ses nouveaux volumes dans les récents mois.

Au sujet de l'autre question que vous me posiez : Comment la réglementation fédérale peut-elle soutenir ces projets? Pour l'heure, on en a abondamment discuté à la Table du Québec, et comme je le disais, Transports Canada est représenté par des gens des politiques, notamment.

Je l'ai dit et je le répète : la réglementation fédérale en matière de transport maritime n'est pas adaptée au transport maritime de courte distance. Elle a été adoptée, élaborée et érigée soit selon des considérations de cabotage, à l'époque, des réalités qui n'existent plus. Aujourd'hui, on les adapte selon les engagements qu'on prend à l'international, souvent pour du cargo qui a une valeur ajoutée et la base même du développement du transport maritime, du moins dans le système Saint-Laurent et Grands Lacs, mais cela vaut pour ailleurs, ce sont les matières premières et de l'approvisionnement aux communautés éloignées. Bref, les membres que je représente transportent peu de conteneurs, à moins d'aller dans l'Arctique. Ils transportent du minerai de fer, du grain, et cetera.

Le sénateur Dawson : Oui. S'il y avait un bulletin, ce serait un « A ».

Mme Trépanier : Vous êtes gentil. Mes connaissances transversales, ça va?

[*Traduction*]

M. Corfe : J'aimerais dire un mot au sujet des alumineries de Trois-Rivières. Nous avons pu transporter une partie de cet aluminium de Trois-Rivières à Toledo; auparavant, il était transporté par camion et par train. Voilà un exemple de quelque chose qui commence à bouger, qui commence à être logique et qu'on peut utiliser comme levier.

En réponse aux questions du sénateur Dawson, j'ai l'impression qu'on ne cesse jamais d'étudier le péage de 25 p. 100. C'est une question qui est soulevée dans le contexte du commerce international, car nous sommes le seul pays qui applique ce genre de règlement. Jusqu'à tout récemment, je pense pouvoir dire en toute honnêteté qu'il n'y avait même pas de consensus au sein de l'industrie sur ce qu'il convenait de faire au sujet de ce péage. Certains organismes ont été obligés de payer 25 p. 100 pour les navires nouvellement construits. Si la nouvelle

out. They are talking about it in Ottawa. Every time there is talk of a trade pact with another country, this topic is discussed because they are seen as barriers. It is topical and maybe just needs a little bit of a push to get it on the front burner and get it resolved.

Pilotage seems to be on the agenda always. Pilotage is important, safety on the waterway is extremely important, the pilotage and pilots play a role in certain circumstances to make that happen, and we go on record as saying that this is an important part of what we do. As Ms. Trépanier said, we are caught on the policies that tend to be for vessels coming into coastal ports and not inland waters. In addition, having pilots onboard vessels, whether ocean or inland vessels, throughout the Great Lakes and open waters — which is a fourth coast for us — increases the cost. It increases the cost to a point where the economics of trying to do the right thing for the environment, trying to do the right thing for congestion, do not work. The Great Lakes pilotage is under internal departmental review. There has been a review at the departmental level for the St. Lawrence pilotage and maybe Ms. Trépanier can talk more about that, because the pilotage associations have to be self-sufficient. Self-sufficiency means you pass your costs onto the users. The way the regulation is set up now; there are not a lot of incentives to drive down those costs. It is a cost-recovering mode. There is work going on at the departmental level and there are initiatives underway. A full review of the Pilotage Act would be something we will be pushing for.

Your third point is on cost recovery. When the management corporation was created in 1998, it was created as a not-for-profit corporation with a mandate to run the system and recuperate the costs we incur through the tolls we charge.

I think Senator Eyton made a point earlier on the railway operating ratios. An asset like the seaway is what we call a perpetual asset; it will be there forever. If you are going to use it, it has to be maintained. Two kinds of costs go into maintaining the seaway: One is the operating cost and the other is the upkeep cost, the capitalization cost. Our position is that the seaway should have a revenue structure that covers its operating costs, and the government who owns the asset, should be responsible for the maintenance of the way into the future. We are talking about \$80 million. There is about \$40 million of cost recovery from the Coast Guard. We are not talking about enormous amounts of money when you compare it to the barrier that it creates to getting into this market. We are trying to get short sea shipping up and running and we are missing environmental opportunities because it is cost prohibitive.

There is, again, work going on here. There is work going on through the marine association to try and resolve the issue of cost recovery from the Coast Guard, which goes back to the mid-1990s. We are working with Transport Canada on a

génération n'est pas assujettie à ce péage, cela cause un problème. Les exploitants et les propriétaires de navires canadiens sont d'accord pour que le péage soit éliminé graduellement. Ils en discutent à Ottawa. Chaque fois qu'il est question d'un pacte commercial avec un autre pays, on discute du péage qui est perçu comme un obstacle. C'est un problème local, mais il suffirait d'une petite pression pour le remettre à l'ordre du jour et le régler

Le pilotage semble toujours être à l'ordre du jour. Le pilotage est important, la sécurité sur les voies navigables est extrêmement importante, le pilotage et les pilotes jouent un rôle dans certaines circonstances pour l'assurer, et nous disons publiquement que c'est une partie importante de ce que nous faisons. Comme Mme Trépanier l'a dit, nous sommes prisonniers des politiques qui privilégient les navires qui relâchent dans les ports côtiers plutôt que ceux qui naviguent dans les eaux intérieures. En outre, avoir des pilotes à bord des navires, qu'ils soient océaniques ou de navigation intérieure, dans tous les Grands Lacs et au large — ce qui est une quatrième côte pour nous — augmente les coûts. Cela augmente les coûts au point où il est plus rentable de faire ce qu'il faut pour protéger l'environnement et éviter la congestion. Le pilotage dans les Grands Lacs fait actuellement l'objet d'un examen interne au ministère. Il y a eu un examen ministériel du pilotage dans le Saint-Laurent et peut-être que Mme Trépanier pourrait vous en parler davantage parce que les associations de pilotage doivent être autonomes. L'autonomie signifie que vous répercutiez vos coûts sur les usagers. Actuellement, la réglementation est telle qu'il n'y a guère d'encouragement à les abaisser. C'est le mode du recouvrement des coûts qui s'applique. Il se fait du travail au niveau du ministère et des initiatives sont en cours. Nous allons réclamer un examen complet de la Loi sur le pilotage.

En troisième lieu, vous avez parlé du recouvrement des coûts. Quand la Corporation de gestion a été créée en 1998, elle était à but non lucratif et avait pour mandat de gérer le système et de recouvrer les coûts au moyen des péages que nous percevons.

Tout à l'heure, le sénateur Eyton a parlé du ratio d'exploitation des chemins de fer. Un élément d'actif comme la Voie maritime constitue ce que l'on appelle du capital fixe; il existe à perpétuité. Pour l'exploiter, il faut en assurer la maintenance. Deux types de coûts entrent dans la maintenance de la Voie maritime : le coût d'exploitation et le coût d'entretien, le coût de capitalisation. Nous estimons que la Voie maritime devrait avoir une structure de recettes qui couvre ses coûts d'exploitation, et l'État, qui est propriétaire de l'élément d'actif, devrait être responsable de sa maintenance dans l'avenir. On parle d'environ 80 millions de dollars. Il y a à peu près 40 millions en recouvrement des coûts venant de la Garde côtière. On ne parle pas de sommes énormes quand on considère l'obstacle que cela crée quand l'on veut pénétrer sur ce marché. Nous essayons de favoriser les transports maritimes à courte distance et nous ne saisissons pas les occasions que nous offre la préservation de l'environnement à cause de nos coûts trop élevés.

Dans ce domaine aussi, il se fait du travail. L'Association maritime essaie de régler le problème du recouvrement des coûts venant de la Garde côtière, un problème qui remonte au milieu des années 1990. Nous travaillons avec Transports Canada à un

management agreement that is under discussion at the moment, as to how we can rationalize the toll structure we charge. These items are under discussion. What tends to happen, though, is they stay under discussion and nothing actually comes to fruition. Madam chair, initiatives like this one might push this issue into action.

[Translation]

The Chairman: Transport Canada recently held workshops on shortsea shipping in every region of Canada and it organized a conference with the United States and Mexico on this issue in April 2006. Canada, the United States and Mexico signed an agreement to study best practices in the area of shortsea shipping. Where are we with that in terms of promoting shortsea shipping of containers on the St. Lawrence River?

Ms. Trépanier: That is an excellent question, and I asked myself the same thing when I was preparing today's presentation.

After all, container shipping is not a big market at the domestic level. I would be lying if I told you that we shipped a lot of containers or if I told you that we could respond tomorrow if large quantities were transferred to us, in the event that they could be found. There are a few Ro-Ro container ships, which can roll containers on or off trucks or other modes of transportation. They are used in the Arctic. They are used for bringing in supplies. Those types of ships are not only more flexible, but they can be used where it is more difficult to come into shore, where there is no dock or port to be able to unload the vessel. These ships are the most in demand everywhere around the world. There are very few of them available on the market.

The other consideration in going down that road and acquiring a vessel that costs \$50 million to \$60 million is that you need guaranteed markets and guaranteed volumes. At both the international and domestic levels, we have often had to operate in a spot-market context. Shippers want so many tons of cargo taken from a given point as quickly as possible to another point to arrive at a certain time on a certain day. Ships are not bought for spot markets. There need to be long-term commitments. Shippers need to commit and show loyalty to a given mode of transportation. Right now, however, it is a race. There is competition among the various modes. And marine transportation, it must be said, is not the most flexible for turning on a dime. So the container ships that people see on the St. Lawrence are heading to Mr. Taddeo's port in Montreal. Those heading in the other direction, and there are some at the Quebec City Port, near boulevard Champlain are containers carried on vessels going to Falcon Bridge in the North. So it is mining equipment or construction material for workers' accommodation in the North.

accord de gestion actuellement en cours de discussion au sujet de la manière de rationaliser notre structure de péage. Ces points font l'objet de discussions. Ce qui arrive trop souvent, cependant, c'est que l'on continue d'en discuter sans que cela aboutisse. Madame la présidente, des initiatives comme celle-ci pourraient peut-être faire bouger les choses.

[Français]

La présidente : Transports Canada a tenu des ateliers sur le transport maritime de courte distance dans chacune des régions du Canada récemment, et a organisé en avril 2006, une conférence avec les États-Unis et le Mexique sur cette question. Une entente a été conclue entre le Canada, les États-Unis et le Mexique pour étudier les meilleures pratiques au chapitre du transport maritime à courte distance. Où en sommes-nous en ce qui concerne le fleuve Saint-Laurent pour favoriser le transport des conteneurs à courte distance?

Mme Trépanier : C'est une excellente question, que je me suis posée, en prévision de ma présentation aujourd'hui.

Parce que le conteneur n'est pas un marché acquis au transport intérieur. Je vous mentirais si je vous disais qu'on en fait beaucoup. Et je vous mentirais aussi si je vous disais que demain matin nous pourrions y répondre si on nous transférait d'importantes quantités, si on pouvait aller en chercher. Il y a quelques navires, souvent on pense aux navires qu'on appelle « Ro-Ro » Ce sont des rampes d'accès qui permettent de rouler la marchandise soit avec les camions ou autres. Ces navires servent dans l'Arctique. C'est là où l'approvisionnement est nécessaire. Ce sont des navires qui sont, non seulement plus flexibles, mais qui permettent dans des zones où l'accès à la rive est difficile, où il n'y a pas de quai, pas de port, de décharger à proximité des rives. À l'heure actuelle, ces navires sont ceux qui sont les plus recherchés à travers la planète. Il y en a très peu de disponibles sur le marché.

L'autre élément, c'est que pour s'engager dans cette voie, c'est-à-dire acquérir un navire qui peut coûter 50 à 60 millions de dollars, il faut avoir des garanties de marché et des garanties de volume. Souvent dans le cas du transport intérieur comme dans l'international, on a eu à opérer dans un contexte qu'on appelle de marché « spot ». L'expéditeur veut qu'on prenne tant de tonnes de marchandise à tel endroit, qu'on l'achemine le plus rapidement possible en garantissant une arrivée à tel point, telle date, telle heure. On n'acquiert pas un navire pour faire du « spot ». Il faut des engagements à long terme. Il faut que les expéditeurs se commitent et se fidélisent face à un mode. Mais pour l'instant, c'est la course. On est dans un contexte de compétition entre les modes. Et le mode maritime, il faut le dire, n'est pas le plus flexible pour se retourner rapidement. Donc, les conteneurs sur le Saint-Laurent, ce sont les navires qui viennent au port de M. Taddeo, à Montréal. C'est ce qu'on voit passer. Et puis ceux qui quittent, il y en a quelques-uns au Port de Québec, près du boulevard Champlain, ce sont des conteneurs qui sont pris par des navires qui vont chez Falcon Bridge dans le Nord. Donc, c'est du matériel pour la mine ou pour des installations de travailleurs du Nord.

[English]

Mr. Corfe: You asked where we are. Transport Canada has had short sea shipping on their radar for just over four years. About four years ago on the seaway, we co-chaired a group of interested parties to look at how we could get container traffic on the system. We partnered with the Ports of Halifax and Hamilton, a couple of American ports because the seaway is a binational operation, and with some of the ocean and domestic carriers. We came up with a business case of what it would take and we identified some of the barriers that would need to be addressed. With Transport Canada, we identified the cost of the system as a barrier, the 25 per cent pilotage seaway toll. We identified the environmental benefits and the social benefits that come with this kind of movement. The environmental benefits of feeding for example, from Halifax into Montreal or into the Great Lakes are not factored into the equation. The businessperson making the decision does not see those costs or take alliance with those benefits. We talked about some of the environmental costs of such issues as greenhouse gases, pollution and congestion. We talked about how to factor them into the equation. Ms. Trépanier is right; it is the chicken and the egg. You cannot get a ship and say, "Okay, now fill it up with containers." You have to have a way of ensuring that the market is there.

There are ships available. I would suggest that if there were a change in the policies there would be containers coming out of Halifax into Montreal, coming out of Halifax into the Great Lakes, coming out of Montreal to Toronto. Both Montreal and Toronto are equipped with container equipment. Montreal does a million-plus TEUs already. TEUs are twenty-foot equivalent units. Rather than using Highway 401 to move containers to Toronto and the Ontario market, short sea shipping is an ideal opportunity. The costs do not work out because of things like the cost of the Canadianization of the vessels, the pilotage. We need some way of getting past those barriers to entry. They were identified three years ago; we are still working on them.

[Translation]

The Chairman: Cabotage issues have an impact on Canada's room to manoeuvre regarding shortsea shipping. And the Canadian government cannot act alone because of free trade. But since 2005 the United States has agreed to discuss these issues. Do you have any idea where discussions are at between Canada and the United States? Do you think it is possible to make the cabotage rules more flexible in order to be able to promote shortsea shipping?

Ms. Trépanier: I think it is possible but, once again, having attended a number of conferences with the Americans either in the U.S. or in Canada, I have the feeling that the priority is gridlock and not environmental considerations. When you look at the High-95 that crosses the United States and you see how complicated it is to get into the Port of New York and how the cargo is moved around in those areas, people are going to be interested in this by default. The problem will be there. This is

[Traduction]

M. Corfe : Vous avez demandé où nous en sommes. Le transport maritime à courte distance est dans le collimateur de Transports Canada depuis plus de quatre ans. Il y a à peu près quatre ans, à la Voie maritime, nous avons coprésidé un groupe d'intéressés pour voir comment on pouvait intégrer le transport conteneurisé au système. Nous avons créé un partenariat avec les ports d'Halifax et de Hamilton, quelques ports américains parce que la Voie maritime est une entité binationale, et avec certains transporteurs océaniques et intérieurs. Nous avons produit une analyse de rentabilité et recensé les obstacles à lever. Avec Transports Canada, nous avons cerné le coût du système comme un obstacle, le péage du pilotage dans la Voie maritime de 25 p. 100. Nous avons circonscrit les avantages socioenvironnementaux de ce changement. Les bienfaits pour l'environnement de faire de la collecte, par exemple, à partir d'Halifax vers Montréal ou vers les Grands Lacs ne sont pas inclus dans l'équation. La personne d'affaires qui décide ne voit pas ces coûts et ne se rend pas compte de ces avantages. Nous avons parlé du coût environnemental de facteurs comme les gaz à effet de serre, la pollution et la congestion. Nous avons discuté de la façon de les incorporer à l'équation. Mme Trépanier a raison. C'est l'œuf et la poule. On ne peut pas prendre un navire et dire : « D'accord, maintenant remplissez-le de conteneurs. » Il faut trouver le moyen de s'assurer que le marché existe.

Il y a des navires disponibles. S'il y avait des changements dans les politiques, il y aurait des conteneurs qui partiraient d'Halifax pour aller à Montréal, pour aller dans les Grands Lacs, pour aller à Toronto. Montréal et Toronto sont tous les deux équipés de matériel pour les conteneurs. Montréal fait déjà plus d'un million d'EVP. Au lieu d'emprunter la 401 pour transporter des conteneurs jusqu'à Toronto et sur le marché ontarien, le transport maritime à courte distance est un moyen idéal. Les coûts ne marchent pas à cause de choses comme le coût de la canadienisation des navires, le pilotage. Il faut trouver le moyen de contourner ces obstacles à l'entrée sur ce marché. Ils ont été recensés il y a trois ans; on y travaille encore.

[Français]

La présidente : Les questions liées au cabotage ont un impact sur la marge de manoeuvre du Canada en ce qui concerne le transport maritime à courte distance. Et le gouvernement canadien ne peut pas agir seul en raison du libre-échange. Mais depuis 2005, les États-Unis acceptent de discuter de ces questions. Avez-vous une idée où en sont les discussions entre le Canada et les États-Unis? Et croyez-vous possible un assouplissement des règles de cabotage qui serait de nature à favoriser le transport à courte distance?

Mme Trépanier : Je le crois disponible mais, encore une fois, pour avoir assisté à quelques reprises à des conférences avec les Américains, soit en territoire canadien ou de leur côté, j'ai le sentiment que ce n'est pas les considérations environnementales qui importent, c'est simplement la congestion. Si on parle, par exemple, de l'autoroute 95 qui traverse les États-Unis, et qu'on regarde combien c'est compliqué d'entrer au Port de New York et comment on diffuse la marchandise dans ces zones-là, c'est par

what I keep saying about the European example. When we look at the situation on the West Coast, why do we need to wait until the problem affects us? Let us take a proactive approach rather than a reactive one for once.

As for the Americans, I do think that they will cooperate. They will look to see if they have a problem and they will solve it; they will take advantage of the opportunity. Then they will impose their solution on us. I think it would be better for us to be more proactive and to say that since we are playing together, we need to set the rules together.

The Vancouver conference was aimed at developing such a continental approach. As we know, since the events of September 11, a continental approach is inevitable. Whatever one side decides has an impact on the other side. The same is true for markets. We live in a free-trade context. But it seems that, despite all these commitments, we are still bumping up against obstacles, impediments and hurdles whereas in the various forums everyone is theoretically in agreement. That is the conclusion that I am expecting on feasibility.

The crucial thing for the Quebec roundtable is that the service should either go to or come from any port in Quebec. It would go anywhere on the continent. It could go down to Florida. When I hear that truckloads of granite leave Lac St-Jean and go all the way to Florida, I say that fortunately, these are not perishable goods. We can wharf a ship and then we can take a few and help you out. We can do this kind of thing. Nevertheless, we must review our methods and our economic approach. People often think that sustainable development only has to do with the environment. To the contrary, sustainable development must take into account the economy, the environment, and the availability of resources of future generations. I think that these are some of the deciding factors.

[English]

Mr. Corfe: The seaway by design is binational. When the seaway was created, it was created in a binational format. We are intricately involved in what is going on with respect to the U.S. To be fair, we have barriers and they have barriers as well. The Jones Act is one barrier that is not likely to go away. The other barrier is the harbour maintenance tax, which is a charge on the value on the good coming into U. S. ports. There is action in the U.S. Congress with respect to eliminating the harbour maintenance tax for short sea shipping. There are some barriers and there is some movement.

Ms. Trépanier said that it has to be seamless. Since 9/11, security is important. We do a very good job with the U.S. with respect to clearing vessels into the system. They are cleared before they get into the seaway in Montreal, for crews, for last ports of call, for cargo. The clearing of vessels is done in a way to keep the economy running as seamlessly as possible. There is a great deal of cooperation. It is when you get into the other areas that, as

défaut qu'on va s'y intéresser. C'est parce que le problème sera là. Alors que c'est ce que je ne cesse de répéter quand on regarde l'exemple européen. Quand on parle de la situation sur la côte Ouest, pourquoi faut-il attendre que le problème nous touche? Pour une fois, adoptons une attitude offensive plutôt que défensive.

Dans le cas des Américains, je vous dirai : oui, ils vont collaborer. Ils vont regarder s'ils ont un problème, ils vont le régler, ils vont être opportunistes. Ensuite, ils vont nous imposer une façon de faire. Moi, je pense que nous aurions intérêt à être plus proactifs et dire : on joue ensemble, mais on doit aussi établir des règles ensemble.

La conférence de Vancouver visait justement une approche continentale. Et puis on le sait, depuis les événements du 11 septembre, l'approche continentale, on ne pourra pas la nier. Ce qui se décide d'un côté a de l'impact de l'autre. Les marchés, c'est la même chose. On est dans un contexte de libre-échange. Par contre, on dirait que l'on continue malgré tous ces engagements, à se frapper à des barrières, à des freins et des entraves, alors que théoriquement quand on en discute dans des forums, tout le monde est d'accord. C'est la conclusion quant à la faisabilité que j'attends.

Dans le cas de la Table du Québec, je vous dirai, que pour nous, ce qui compte, c'est que le service soit à destination ou en provenance d'un port du Québec, n'importe lequel. Il peut aller à l'échelle continentale. Il pourrait descendre en Floride. Quand j'entends qu'il y a des camions de granite qui partent du Lac St-Jean pour s'en aller jusqu'en Floride, je dis : de grâce, ce n'est pas périssable. On peut mettre un navire à quai et puis on peut en prendre quelques-uns et on va vous aider là-dessus. C'est ce genre de choses. Par contre, il faut revoir nos façons de faire et notre approche économique. Si on parle de développement durable, les gens disent souvent : c'est de l'environnement. Non, le développement durable, c'est de prendre en considération les aspects économiques, l'environnement, et penser à la pérennité des ressources pour l'avenir, les générations à venir. Je pense que cela stimule un peu des décisions.

[Traduction]

M. Corfe : Par définition, la Voie maritime est binationale. Dès sa création, les entités étaient binationales. Nous avons été mêlés de très près à ce qui se passe avec les États-Unis. En toute justice, nous avons nos obstacles à nous et eux ont les leurs. Le Jones Act est un obstacle qui ne risque pas de disparaître. L'autre obstacle, c'est la taxe d'entretien des ports, des droits imposés sur la valeur du produit qui entre dans les ports américains. Il est question au Congrès américain d'éliminer cette taxe pour le transport maritime à courte distance. Il y a des obstacles et il y a du mouvement.

Mme Trépanier a dit qu'il ne devait pas y avoir de discontinuité. Depuis le 11 septembre 2001, la sécurité est importante. Nous faisons de l'excellent travail avec les États-Unis pour ce qui est d'autoriser l'admission des navires dans le système. Ils sont approuvés avant d'être admis dans la Voie maritime à Montréal, pour les équipages, pour les deniers ports d'escale, pour le fret. L'approbation de navires se fait d'une

Ms. Trépanier says, they are on the same page at a conference, but when they go back and face the realities of their communities, their constituents, it changes.

[Translation]

Ms. Trépanier: Excuse me, Madam Chairman. Let me add something. United States trade unions are putting up a resistance to what they imagine to be a terrible invasion by foreign manpower. This has an enormous influence on policy.

[English]

Senator Tkachuk: Can you give me the amount in dollars that the 25 per cent represents?

Mr. Corfe: To be honest, I do not have figures for you, Senator, but it is not much. In our submission we showed the number of Canadian vessels in service, which has fallen considerably in the last 20 years. We were down to 111 Canadian vessels in 2005. The last seaway-sized vessel equipped to carry 870 truckloads of goods was built in 1982. There are few requirements to replace the fleet and the companies are holding off as much as they can because of this charge. If you put \$40 million into a vessel, you are going to pay \$10 million more to bring it into Canada. I do not have the figure, but I can imagine it is not very high because few Canadian vessels are built overseas. There are some, but not many.

Senator Tkachuk: If this disincentive were removed, you believe it would increase the traffic. Do you have an estimate of how much it would increase the traffic?

Mr. Corfe: Halifax is a port that is going to see the opportunities of growth in containers. Montreal is the same; the only difference between Halifax and Montreal is you can get bigger vessels into Halifax than you can Montreal. If you want to move the containers that are going to be coming on our shores — either east or west — you are going to have to have capacity. Our belief is that the rail capacity is pretty well used up. Certainly if you talk to the users of rail services, they will say that the service is not very good because of capacity issues. You can always build more roads, but the truth is, there are cross-border problems and truck driver availability is restricting.

We are going to be looking for capacity and we have that capacity on the seaway. We can move another 40 million tonnes of cargo every year on the seaway. We could move 250,000 to 300,000 containers out of Halifax or Montreal through the seaway into the heartland of North America with the infrastructure we have now. It might take a little bit of money, but not much. The capacity is there, the availability is there and the market is starting. To comment on Ms. Trépanier's remark, it would be nice to be ahead of the curve for once.

manière qui permet à l'économie de tourner dans toute la mesure du possible sans discontinuité. Il y a beaucoup de coopération. C'est quand vous abordez les autres domaines, comme Mme Trépanier l'a dit, ils tiennent le même langage à une conférence, mais lorsqu'ils reviennent et affrontent la réalité chez eux, leurs électeurs, ça change.

[Français]

Mme Trépanier : Excusez-moi, madame la présidente. Il y a un petit complément. Il y a aussi une résistance du côté américain de la part des syndicats devant l'envahissement qu'ils imaginent terrible de la part de la main-d'œuvre en provenance des pays étrangers. Cela joue énormément dans le poids politique.

[Traduction]

Le sénateur Tkachuk : Pouvez-vous me dire quelle somme représentent les 25 p. 100?

M. Corfe : Pour être honnête, je n'ai pas les chiffres pour vous, sénateur, mais ce n'est pas beaucoup. Dans notre exposé nous avons donné le nombre de navires canadiens en service, qui a beaucoup baissé au cours des 20 dernières années. Nous étions rendus à 111 navires canadiens en 2005. Le dernier navire aux dimensions de la Voie maritime équipé pour transporter 870 chargements de biens a été construit en 1982. Peu de choses incitent à remplacer la flottille et les compagnies attendent le plus possible à cause de ces droits. Si vous investissez 40 millions dans un navire, vous allez devoir payer 10 millions de plus pour le faire venir au Canada. Je n'ai pas les chiffres, mais j'imagine que ce n'est pas très élevé parce que peu de navires canadiens sont construits à l'étranger. Il y en a quelques-uns, mais pas beaucoup.

Le sénateur Tkachuk : Si cet obstacle était levé, vous pensez que cela ferait augmenter le trafic. Avez-vous une idée de combien?

M. Corfe : Halifax est un port qui va voir les possibilités de croissance des conteneurs. Montréal, c'est pareil; la seule différence entre Halifax et Montréal c'est que vous pouvez accueillir de plus gros navires à Halifax. Si vous voulez transporter les conteneurs qui vont arriver sur nos côtes, est et ouest, il va falloir se doter de la capacité. À notre avis, la capacité ferroviaire est à peu près toute utilisée. Les usagers des chemins de fer vous diront que le service n'est pas très bon à cause des problèmes de capacité. On peut toujours construire d'autres routes, mais la vérité c'est qu'il y a des problèmes à la frontière et qu'il y a moins de camionneurs.

On va manquer de capacité et cette capacité on l'a dans la Voie maritime. On peut transporter 40 millions de tonnes de plus de marchandises chaque année. On pourrait transporter entre 250 000 et 300 000 conteneurs à partir d'Halifax ou de Montréal en passant par la Voie maritime vers le cœur de l'Amérique du Nord avec l'infrastructure qu'on a actuellement. Ça pourrait demander un peu d'argent, mais pas beaucoup. La capacité est là, la disponibilité est là et le marché commence. Pour revenir sur ce que disait Mme Trépanier, ce serait bien pour une fois d'avoir une longueur d'avance.

We have been in serious discussions with the big carriers, Hapag-Lloyd and Maersk; they are just looking for what they call another string to their bow. In Halifax, it is CN or the road; in Montreal, it is CP or the road. CP is talking about going on strike this week. CN was on strike a couple of times this year. Suppliers are looking for other routes, other opportunities, other relief valves, if you like, and that is what we are saying. The seaway can be another string to the bow, it can be a relief valve, it is not going to be the primary mover of containers but it is a capacity we can throw in the mix to help.

Senator Tkachuk: You mentioned seaway tolls and marine services. I assume that seaway tolls would be used for operating costs, but I do not know that for sure. Please give the committee your recommendations concerning seaway tolls and marine services.

You said, "In making these policy decisions, the social and environmental benefits of shipping along the seaway must be integrated into the total cost equation." A line like that always screams "subsidy," at me and so I want to know if I am on the right track. Railways claim they are more environmentally efficient.

Please expand on the social and environmental benefits. By social benefits, you mean that there is less noise and fewer trucks on the roads; I am not sure what you mean.

Mr. Corfe: On the cost side, Senator, the Coast Guard marine service fees, total about \$40 million. They are charges that came in the mid-1990s, and which the industry has been trying to get away from since then. The fees are a burr under the saddle of the industry. Many of the fees are charged on the East Coast while not charged on the West Coast. I come back to my point that the St. Lawrence Seaway and the river is really our fourth coast and yet we do not treat it like a coast. We need about two-thirds of the money we charge in tolls to run our operation. The rest goes into the capitalization of the structure. We are suggesting that we should set our tolls at a level where they would cover our operating costs and have the government, who owns the infrastructure, pay the money to upkeep the infrastructure into the future.

Senator Tkachuk: You mean the capital costs.

Mr. Corfe: Yes, the capital costs. That is the seaway's position. The industry position is that it should be a freeway. If we want to encourage use of this water transportation, short sea shipping, it should be a freeway, it should be like the truck on the road; you pay a license and off you go. We are caught between two things. Our position is that we should have the revenue from tolls to cover the operating costs. The industry though would tell you that it should be a freeway. If you want to encourage people to do the right thing, use this mode of transportation where it can be used,

Nous sommes en discussions sérieuses avec les gros transporteurs, Hapag-Lloyd et Maersk; ils sont en quête de ce qu'ils appellent une autre corde à leur arc. À Halifax, c'est le CN ou la route; À Montréal, c'est le CP ou la route. Il est question que CP tombe en grève cette semaine. CN l'a été quelques fois cette année. Les fournisseurs sont à la recherche d'autres voies, d'autres possibilités, d'autres soupapes de sûreté, en quelque sorte, et c'est ce que nous disons. La voie maritime peut être une autre corde à leur arc, elle peut être une soupape de sûreté, ce ne sera pas le principal mode de transport des conteneurs, mais c'est une option que nous pouvons ajouter à l'éventail pour aider.

Le sénateur Tkachuk : Vous avez parlé des péages de la Voie maritime et des services maritimes. J'imagine que les péages serviront à financer les coûts d'exploitation, mais je n'en suis pas sûr. Faites-nous part de vos recommandations au sujet des péages de la Voie maritime et des services maritimes.

Vous nous avez dit : « En prenant les décisions de politique à ces sujets, les retombées sociales et environnementales de la navigation sur la Voie maritime doivent être intégrées à l'équation des coûts totaux ». Quand je lis une phrase comme celle-là, je vois en lettres majuscules le mot « subvention ». Je veux savoir si je suis dans la bonne voie. Les chemins de fer affirment qu'ils sont plus efficaces sur le plan environnemental.

Parlez-moi plus de ces retombées sociales et environnementales. Par retombées sociales, vous voulez dire qu'il y a moins de bruit et moins de camions sur les routes; je ne sais pas exactement de quoi vous parlez.

M. Corfe : Du côté des coûts, sénateur, les droits des services maritimes de la Garde côtière, le total est d'environ 40 millions. Ces droits ont été instaurés au milieu des années 1990 et l'industrie essaie de les faire disparaître depuis. Beaucoup de ces droits, imposés sur la côte Est, ne sont pas sur la côte Ouest. Je reviens à ce que je disais, la Voie maritime du Saint-Laurent et le fleuve sont vraiment notre quatrième côté mais on ne la traite pas ainsi. Nous avons besoin d'à peu près les deux tiers de l'argent que nous percevons en péage pour faire fonctionner le système. Le reste va à la capitalisation de la structure. Nous disons que nous devrions fixer nos droits de péage à un niveau qui couvrirait nos coûts d'exploitation et que le gouvernement, qui est propriétaire de l'infrastructure, paie pour l'entretien de l'infrastructure dans l'avenir.

Le sénateur Tkachuk : Vous parlez des dépenses en immobilisations.

M. Corfe : Oui, les dépenses en immobilisations. C'est la position de la Voie maritime. L'industrie, elle, estime qu'elle devrait être gratuite. Si nous voulons encourager le recours à cette voie navigable, au transport maritime à courte distance, elle devrait être gratuite, comme le camion qui est sur la route; vous payez l'immatriculation et puis vous partez. Nous sommes coincés. Selon nous, nous devrions avoir les recettes issues des péages pour couvrir nos dépenses d'exploitation. L'industrie vous dira que la Voie maritime devrait être gratuite. Si vous voulez

it should be the same as the road; it should be a license to operate on the freeway and no other charges.

With respect to the question of economic and social benefits, the point that we would like to make is that the person who is booking the cargo is going to look at the cost from A to B of that cargo. For the most part, the person will not look at the environmental impact of moving via that route. The only entity that can bring that to the table is the government. I do not think it is a question of subsidies; it is more a question of incentives to do the right thing for society as a whole as opposed to just for the bottom line.

I think Senator Eyton referred to the shareholders of CNR and CPR. If you are making decisions with the shareholders only in mind, you are going to do the thing that the business case drives you to do. What we are saying is there are many factors here in the environmental and social aspects that do not come to the table when the businessman makes his decision. How can we structure it such that people make the right decisions when they are moving cargo, as opposed to the decisions that benefit their corporation?

Senator Tkachuk: The only way you can do that is either through subsidies to entice them to use the seaway, or through penalties for them to use trucks or railroad; in other words, some kind of a tax. We had the 25 per cent tax to provide incentives, but it failed because the market did not agree with it.

We are talking about forcing people to use a particular mode of transportation based on costs that people are not able to fix. It is not enough of an incentive that there will not be as much noise down by the railroad track or by the highway.

Mr. Corfe: Yes, the social impacts, certainly in the noise area, are more tenuous.

Senator Tkachuk: That is just opportunity for government.

Mr. Corfe: If you use the generally quoted figures on greenhouse gas emissions by marine vessels, they are one-half for the same movement of freight in rail and about one-tenth of those of trucks. There is an opportunity to do some linkage if the government so wished.

Senator Tkachuk: Just so we cut to the chase and we take that environmental and social cost and put it aside, can you make an economic argument for using the seaway over rail and truck?

Mr. Corfe: The business cases we have done are coming closer all the time. As I said earlier on, three years ago we were a couple of hundred dollars a container out. We brought it down; in our last discussion with some of the liners, we were down to \$60-\$70 a container. The things like the 25 per cent tax, the seaway tolls, and the pilotage would level the playing field.

encourager les gens à faire ce qu'il y a de bien, avoir recours à ce mode de transport quand c'est possible, ce devrait être la même chose que la route; un permis pour emprunter gratuitement cette voie de transport sans rien de plus.

En ce qui concerne les retombées sociales et environnementales, ce que nous voulons dire, c'est que la personne qui affrète un cargo va considérer le coût de A à B de ce cargo. Normalement, la personne ne considère pas les conséquences pour l'environnement d'emprunter ce mode de transport. La seule entité qui puisse en tenir compte, c'est le gouvernement. Ce n'est pas une question de subsides; il s'agit plutôt d'encourager à faire ce qu'il est bon pour la société dans son ensemble au lieu de ne tenir compte que des résultats financiers.

Le sénateur Eyton a parlé des actionnaires du CN et du CP, je crois. Si vous prenez vos décisions en ne songeant qu'aux actionnaires, vous allez agir en fonction de l'analyse de rentabilité. Nous, nous disons qu'il y a beaucoup d'autres facteurs d'ordre environnemental et social qui n'interviennent pas quand un homme d'affaires prend ses décisions. Comment peut-on faire en sorte qu'il prenne la bonne décision quand il expédie des marchandises au lieu de décider uniquement en fonction des avantages pour son entreprise?

Le sénateur Tkachuk : La seule façon de faire cela c'est soit au moyen de subventions pour les encourager à emprunter la Voie maritime soit en les pénalisant de se servir des camions ou du chemin de fer; autrement dit, une sorte de taxe. Nous avions les 25 p. 100 de taxe pour servir d'encouragement, mais ça n'a pas marché parce que le marché était contre.

On parle ici de forcer les gens à recourir à un mode de transport en particulier en fonction de coûts que les gens ne peuvent pas corriger. Ce n'est pas un encouragement suffisant de savoir qu'il n'y aura pas autant de bruit en bordure du chemin de fer ou de l'autoroute.

M. Corfe : Oui, les impacts sociaux, certainement dans le secteur du bruit, sont moins évidents.

Le sénateur Tkachuk : Ce n'est qu'une possibilité pour le gouvernement.

M. Corfe : Si vous vous servez des chiffres généralement cités sur les émissions de gaz à effet de serre par les navires, ils ne sont que la moitié pour le même mouvement de marchandise par chemin de fer et à peu près le dixième à ceux des camions. C'est l'occasion pour le gouvernement de faire la comparaison s'il le veut.

Le sénateur Tkachuk : Pour qu'on en arrive au but, et que l'on mette de côté le coût social et environnemental, pouvez-vous présenter les arguments financiers en faveur du recours à la Voie maritime plutôt qu'aux chemins de fer ou aux camions?

M. Corfe : Les analyses de rentabilité que nous avons faites se rapprochent constamment. Comme je l'ai dit, il y a trois ans, l'écart était d'à peu près 200 \$ par conteneur. Nous l'avons réduit; lors de nos dernières discussions avec certaines lignes maritimes, nous étions rendus à 60 \$ ou 70 \$ le conteneur. Des choses comme la taxe de 25 p. 100, les péages de la Voie maritime et le pilotage égaliseraient la situation.

Senator Fox: I have a few questions for Mr. Corfe and Madame Trépanier. When you talk about operating at 60 per cent of its capacity, what is the historical average? Are you going up, are you going down? Was it ever much higher than 60 per cent?

Mr. Corfe: If we go back over the history, it has been a lot higher. In the mid- to late-1970s — the seaway came into being in 1959 — the cargo volumes were 76 to 77 million tonnes, last year we were at 47 million tonnes.

Senator Fox: Have the impediments or the challenges grown over time? Is that why it is going down?

Mr. Corfe: The market has changed. The seaway was built for bulk cargo; it was built to bring in iron ore and to take grain out. Those markets have changed. The efficiency of steel making has changed; we are moving one-half the iron ore we moved 20-25 years ago. The grain market has changed.

Senator Fox: What percentage of lack of use of capacity would you attribute to market changes and what percentage to the impediments that you have mentioned?

Mr. Corfe: I think the best way to answer that is that the reduction in cargo comes from market changes and we have not been able to capitalize on the new market. The new market is containers. We have not found a way to break into that market. General cargo, containerized areas, is about 8 per cent to 10 per cent of our volumes. In our estimation, we need to grow that to 25 per cent or 30 per cent.

Senator Fox: You say that you can “. . . enhance fuel efficiency and reduce citizen commuting times to and from work.” You must be referring to Highway 401, because I cannot imagine you are talking about the traffic around Regina.

Mr. Corfe: If we look at trade corridors or the gateway from Quebec to Montreal and Toronto to Hamilton and into Windsor, that corridor moves a lot of cargo and is home to many commuters.

Senator Fox: Is that because of the lack of ring roads?

Mr. Corfe: That is right, yes. It is the amount of trucks on the road, going around. In the GTA, for instance, there is a large volume of cargo just going around whereas the water route could be used.

Senator Fox: I suppose it makes the owners of Highway 407 quite happy.

Mr. Corfe: You do not see many trucks on Highway 407.

Senator Fox: You do not.

Mr. Corfe: No, they will not pay to use it.

Senator Fox: They will not pay the toll.

Le sénateur Fox : J'ai quelques questions à poser à M. Corfe et à Mme Trépanier. Vous parlez de fonctionnement à 60 p. 100 de la capacité; quelle est la moyenne historique? Elle monte ou elle descend? Est-ce qu'elle a jamais beaucoup dépassé les 60 p. 100?

M. Corfe : Si l'on revient en arrière, elle a été beaucoup plus élevée. Entre le milieu et la fin des années 1970 — la Voie maritime a ouvert en 1959 — le volume des marchandises était de 76 ou 77 millions de tonnes; l'an dernier, le volume était de 47 millions de tonnes.

Le sénateur Fox : Les choses sont-elles devenues plus difficiles avec le temps? Pourquoi la capacité baisse-t-elle?

M. Corfe : Le marché a changé. La Voie maritime a été construite pour les marchandises en vrac; sa vocation était d'importer les minerais de fer et d'exporter les céréales. Ces marchés ont changé. L'efficacité de la sidérurgie a changé; nous transportons la moitié du minerai de fer que nous transportions il y a 20 ou 25 ans. Le marché des céréales a changé.

Le sénateur Fox : Quel pourcentage de la sous-utilisation de la capacité attribueriez-vous à l'évolution du marché et quel pourcentage aux problèmes que vous avez mentionnés?

M. Corfe : La meilleure façon de vous répondre est de dire que la réduction du fret vient de l'évolution du marché et que nous n'avons pas été en mesure de profiter du nouveau marché. Le nouveau marché est celui des conteneurs. Nous n'avons pas trouvé le moyen de pénétrer ce marché. Le fret général, le volume transporté en conteneur, représente de 8 à 10 p. 100 de notre volume. Nous estimons que nous devrions porter cela à 25 ou à 30 p. 100.

Le sénateur Fox : Vous avez dit que pouvez « ... réduire la consommation de carburant et réduire le temps que les citoyens consacrent à la navette quotidienne jusqu'au travail ». Vous pensez probablement à la route 401 parce que je ne crois pas que vous puissiez parler de la circulation autour de Regina.

M. Corfe : Si nous considérons les couloirs commerciaux ou la porte de Québec à Montréal et de Toronto à Hamilton et à Windsor, ce couloir transporte beaucoup de marchandises et abrite beaucoup de monde.

Le sénateur Fox : Est-ce parce que l'on manque de routes de ceinture?

M. Corfe : Oui. C'est la quantité de camions sur la route. Dans l'agglomération de Toronto, par exemple, il y a un volume important de marchandises qui empruntent la route alors qu'elles pourraient être transportées par bateau.

Le sénateur Fox : Je suppose que les propriétaires de la route 407 en sont très heureux.

M. Corfe : Il n'y a pas beaucoup de camions sur la 407.

Le sénateur Fox : Non.

M. Corfe : Non, ils ne sont pas prêts à payer.

Le sénateur Fox : Ils ne veulent pas payer le péage.

Mr. Corfe: No, I use Highway 407 regularly and I seldom see trucks.

Senator Fox: You say the second barrier to maximizing the seaway's potential relates to a regime of antiquated pilotage regulations. I assume you are referring to the pilotage fees. How expensive are the fees and are they relevant in this equation?

Mr. Corfe: They are relevant. When you have a full-sized seaway vessel that is carrying bulk cargo, 28,000 tonnes, the unit cost of adding another cost to it is divided by 28,000 tonnes. When you talk about general cargo or containers, you are talking about smaller vessels with the same charge, so your unit cost is going up by two or three times. If you are only moving 10,000 tonnes or 8,000 tonnes on that vessel the unit cost is increasing by a factor of three.

Senator Fox: And you are arguing that the compulsory pilotage is actually outdated?

Mr. Corfe: Yes, in certain areas. We have compulsory pilotage on the river and Ms. Trépanier may have a comment on that, where we have Canadian vessels that go up and down the river; that is their livelihood. We have compulsory pilotage in the centre of Lake Superior, Lake Michigan, Lake Huron, Lake Ontario, Lake Erie, which is like being at sea, which in our estimation, is not required. You were at the Port of Montreal; you saw their technology. We on the seaway were the first to put in the AIS system, automatic information system, which is a satellite tracking system. You know exactly where the vessels are from a control point. The vessel knows where it is, and it knows where other vessels are, so the technology has changed, but our pilotage thinking has not changed in line with it.

Senator Fox: We talked about tolls and marine services and I may have missed part of your answer to Senator Tkachuk. If you reduced or eliminated tolls and marine service fees, it would require a subsidy from the government on the overall operations of the seaway. Would this subsidy open us to some kind of retaliatory measures or counter-measures of some kind, by the trucking industry in the United States?

Mr. Corfe: First, the U.S. took the tolls off their locks in 1986. They faced that hurdle and they see us charging for a service for which they do not charge.

Our position, as the seaway corporation, is that we do not want to be in the subsidy business. We want to split the operating cost of running the day-to-day system from the infrastructure upkeep cost. We believe that if we have a toll structure that covers our operating cost that would be the most sensible way. The government owns the infrastructure and the management corporation runs it. We believe that the future cost of

M. Corfe : Non, je prends régulièrement la 407 et je ne vois pas souvent de camion.

Le sénateur Fox : Vous dites que le deuxième obstacle à l'optimisation du potentiel de la Voie maritime est un régime de réglementation du pilotage complètement désuet. Je suppose que vous parlez des droits de pilotage. Qu'est-ce que cela représente et est-ce pertinent dans cette équation?

M. Corfe : Tout à fait. Quand il s'agit d'un bateau de dimensions normales qui transporte des marchandises en vrac, 28 000 tonnes, le coût unitaire d'un coût supplémentaire est divisé par 28 000 tonnes. Lorsqu'il s'agit de marchandises diverses ou de conteneurs, les bateaux sont plus petits et le prix est le même si bien que le coût unitaire est deux ou trois fois supérieur. Si l'on ne transporte que 10 000 ou 8 000 tonnes, le coût unitaire est multiplié par trois.

Le sénateur Fox : Et vous dites que le pilotage obligatoire est en fait désuet?

M. Corfe : Oui, dans certains endroits. Nous avons le pilotage obligatoire dans le fleuve et Mme Trépanier pourra peut-être vous dire quelque chose à ce sujet, où des bateaux canadiens remontent et descendent continuellement; vivent de cela. Nous avons le pilotage obligatoire au centre du lac Supérieur, du lac Michigan, du lac Huron, du lac Ontario, du lac Erie, où l'on est comme en mer, et où, à notre avis, ce n'est pas nécessaire. Vous êtes allés au Port de Montréal; vous avez vu la technologie. Sur la Voie maritime, nous étions les premiers à adopter le système d'information automatique qui est un système de positionnement par satellite qui permet de savoir exactement où se trouvent les navires à partir d'un point de contrôle. Le navire sait où il se trouve et il sait où sont les autres navires, ce qui montre que la technologie a évolué mais que notre réflexion en matière de pilotage n'a pas évolué parallèlement.

Le sénateur Fox : Nous avons parlé des péages et des services maritimes et je n'ai peut-être pas saisi au complet votre réponse au sénateur Tkachuk. Si l'on réduisait ou éliminait les péages et les droits des services maritimes, il faudrait une subvention du gouvernement pour les opérations générales de la Voie maritime. Cette subvention risquerait-elle d'entraîner des mesures de représailles ou certaines contre-mesures de la part du secteur des transports routiers aux États-Unis?

M. Corfe : Premièrement, les États-Unis ont supprimé les péages de leurs écluses en 1986. Ils ont supprimé cet obstacle et constatent aujourd'hui que nous imposons des frais pour un service qui chez eux est gratuit.

Nous estimons, en tant que société responsable de la Voie maritime, que nous ne devrions pas avoir à demander des subventions. Nous voulons séparer le coût de fonctionnement quotidien du système du coût de l'entretien des infrastructures. À notre avis, la mise en place d'un système de péage qui nous permettrait de couvrir nos frais de fonctionnement serait l'option la plus sensée. Le gouvernement serait le propriétaire de

maintaining that infrastructure should be a government cost. In that way, I think we get out of the subsidy argument.

[Translation]

Senator Fox: Ms. Trépanier, you spoke of the environment, and currently, we hear that everything is just fine and that marine transportation plays a role of the white knight when it comes to reducing greenhouse gas. Does the use of ships not create other pollution problems for our rivers and waterways?

Ms. Trépanier: This is an excellent question. As a matter of fact, this is the reason why we took up the initiative. We modestly concluded that we had been right over the years in saying that our greenhouse gas emissions were lower than those of other modes of transport in terms of tons per kilometre. This does not mean that we do not produce other emissions that have an impact on health. As for instance, knocks, socks, and various kinds of nitrogen. I have often said that although we are good, we cannot rest on our laurels. We can be overtaken by others, which is very good. I think that it makes life more interesting. Industries also need this kind of motivation.

Senator Fox: What is the purpose of the program, and who does it include?

Ms. Trépanier: It is a voluntary program that includes company executives and presidents. As a matter of fact, we decided to invest in the top. We can intervene at the top. For instance, if someone is a member, then I can address the person in charge of the environment for the Seaway Management Corporation, and they will accept my advice to make a smaller ecological footprint. I can advise them to implement such and such a program. The person goes to see their boss, but the boss is busy on that day. The boss replies: yes, yes, just leave me a note. However, if we bring all the presidents and CEOs together in one room and tell them to promote a given option, they return to their companies and really get things done. In this way, we have a much greater impact.

Secondly, we constantly seek to improve, to take note of our shortcomings and to step up our efforts in eradicating them. This is how I would sum it up.

Senator Fox: Thank you.

Ms. Trépanier: You are welcome.

[English]

Senator Zimmer: While in Vancouver, we heard about an increase of traffic from Asia. A recent study at the University of New Brunswick states that container shipping between North America will increase by 75 per cent over the next decade. My

l'infrastructure et la Corporation de gestion se chargerait de son fonctionnement. À notre avis, c'est le gouvernement qui devrait assumer le coût de l'entretien de l'infrastructure dans l'avenir. Cela nous permettrait d'en finir avec l'argument des subventions.

[Français]

Le sénateur Fox : Madame Trépanier, vous avez parlé de l'environnement et on a eu tendance aujourd'hui à nous dire que, tout est beau, tout est fin, que le « white knight » en matière de réduction de gaz à effet de serre, c'est effectivement la navigation maritime. Il y a sûrement d'autres problèmes. Peut-être qu'il y a une comparaison très favorable à faire dans le cas de réduction de gaz à effet de serre. Est-ce qu'il n'y a pas d'autres problèmes associés à l'utilisation de bateaux et à la pollution qu'ils laissent dans nos rivières, dans nos fleuves?

Mme Trépanier : C'est une excellente question. Parce qu'en fait, c'est la raison pour laquelle le programme a démarré. On a réalisé, en toute modestie, qu'on avait raison depuis des années de dire que nos émissions de gaz à effet de serre étaient moindres que les autres modes de transport par tonne/kilomètres. Cela ne veut pas dire qu'on ne produit pas d'autres émissions atmosphériques qui ont un impact sur la santé. Par exemple, les « knocks », les « socks » et cetera, des sortes d'azote. Et souvent, mon point de vue a été de dire : quand on est bon, on ne peut pas s'asseoir et puis dire qu'on va le rester. Il y en a toujours d'autres qui vont nous surpasser et puis c'est très bien. Je pense que c'est ce qui fait la motivation dans la vie. Mais, dans une industrie, c'est important de l'avoir aussi.

Le sénateur Fox : Le programme rejoint qui, et dans quel but?

Mme Trépanier : C'est un programme volontaire qui réunit des dirigeants d'entreprises, des présidents. En fait, on s'est dit : il faut investir en haut. Agir en haut, par exemple ce monsieur est membre de telle organisme, alors je peux très bien parler avec le responsable de l'environnement à la Corporation de gestion de la Voie maritime, il va être d'accord pour que je lui dise : vous devriez diminuer votre empreinte environnementale. Vous devriez faire tel et tel programme. Il en parle à son patron, son patron cette journée est occupé. Son patron dit : oui, oui, tu me mettras une note. Mais quand on réunit tous les présidents et les CEO dans une salle et puis qu'on leur dit : allez-vous vendre ceci? Quand ils retournent dans la compagnie, ça descend. Donc, l'impact est beaucoup plus grand, d'abord.

Deuxièmement, c'est dans une perspective de constamment s'améliorer, mais de confirmer que nous avons des défauts et promouvoir en même temps notre volonté de les faire disparaître. Je résumerais cela de la sorte.

Le sénateur Fox : Merci.

Mme Trépanier : Cela me fait plaisir.

[Traduction]

Le sénateur Zimmer : Quand nous étions à Vancouver, nous avons appris que le trafic en provenance de l'Asie avait augmenté. D'après une étude récente de l'Université du Nouveau-Brunswick, l'expédition de marchandises par conteneur entre l'Asie et

third comment concerns the planned expansion of the Panama Canal. We are getting pressure from the east, from the west and from the south.

I come from Manitoba and I think you know where I am heading: to the North ports. We are looking at all parts of the world but we are not looking at the North. Ms. Trépanier, you mentioned the Arctic and as soon as you mention Churchill all of a sudden, “well, the ice.” With climate change that may cause other problems. The Americans say we cannot go there because of security. The Russians laugh and say, “Come on, we’ve been there 50 years under the ice.” That is a reality.

We have pressure coming from all over the world. We have to take into consideration the northern polar route. The Americans would prefer that we fly right over Canada, deposit the containers and equipment into the U.S. and truck it back.

Do you see how realistic this venture would be to open up the Arctic and the polar route?

With climate change, would it be a reality — maybe not right now, but in the near future — of becoming another port to relieve pressure around the world. What is your opinion?

Mr. Corfe: There is good and bad to climate change. If you look at it in this context, climate change could at some point open up a port like Churchill for more than the three or four months it is open now. When the seaway opened, it was open for eight and a half months. Now we are pushing nine and a half months and looking at 10. With climate change, the seaway may well be able to open 10 months a year. There are some good points about climate change. The bad point, of course, is what else comes with it.

I honestly do not have an opinion on whether it would be possible to open a polar port as you suggest. The point is that we are going to have to look at every possible mode of transportation, all the capacity, and put it into the equation. When the Panama Canal opens its third line and when all the lanes are moving — because they do not want ships waiting three or four days at anchor at Long Beach or Vancouver or wherever — 10,000 TEU vessels through the Panama Canal, hitting the East Coast, they are going to be swamping the market as well. We are going to be looking for all the capacity we can put into the mix and maybe Churchill is part of that capacity.

Ms. Trépanier: I was asked that question last week in Ottawa. I think the three key things are that when we talk about climate change we think about warming, which is not necessarily a durable thing. It is unpredictable and tricky to know and understand when and if the ice will break. The Canadian companies that are in the Arctic are facing navigation challenges because of that unpredictability. The passage is

l’Amérique du Nord devrait augmenter de 75 p. 100 au cours des 10 prochaines années. J’aimerais aborder également l’élargissement prévu du canal de Panama. Nous subissons actuellement des pressions venant de l’Est, de l’Ouest et du Sud.

Je suis originaire du Manitoba et vous aurez peut-être compris ce à quoi je veux en venir : les ports dans le Nord. Nous examinons les possibilités partout dans le monde mais pas dans le Nord. Madame Trépanier, vous avez mentionné l’Arctique et dès que vous avez mentionné Churchill, quelqu’un a invoqué la présence de glaces. Avec les changements climatiques, cela pourrait engendrer d’autres problèmes. Les Américains estiment que nous ne pouvons pas nous engager dans cette voie pour des raisons de sécurité. Cela fait pouffer de rire les Russes qui font remarquer qu’ils assurent une présence dans cette région depuis 50 ans, sous la glace. Et c’est un fait.

Nous sommes la cible de pressions venant de toutes les parties du monde. Nous avons également envisagé la route polaire du Nord. Les Américains préféreraient que nous survolions le Canada, que nous déposions les conteneurs et l’équipement aux États-Unis et que nous les ramenions par camion.

L’idée d’ouvrir un accès par l’Arctique et la route polaire vous semble-t-elle réaliste?

Étant donné le réchauffement climatique, est-ce que ce pourrait être un moyen — peut-être pas dans l’immédiat mais dans un proche avenir — d’atténuer les pressions qui existent dans le monde entier, grâce à un autre port? Qu’en pensez-vous?

M. Corfe : Le changement climatique a de bons et de mauvais effets. Il pourrait dans l’avenir permettre à un port comme celui de Churchill de rester ouvert pendant plus de trois ou quatre mois par année, ce qui est le cas à l’heure actuelle. Quand on a inauguré la Voie maritime, elle n’était ouverte que pendant huit mois et demi. À présent, elle est ouverte à la circulation pendant neuf mois et demi et bientôt dix chaque année. Par suite du changement climatique, il se pourrait bien que la Voie maritime soit navigable dix mois par année. Comme je l’ai dit, le changement climatique a du bon et du mauvais. Bien entendu, le mauvais, ce sont ses autres effets.

Je vous avoue très franchement que j’ignore s’il serait possible d’ouvrir un port dans l’Arctique. Dans cette équation, nous devons envisager tous les modes de transport possibles, et leur capacité totale. Quand le canal de Panama ouvrira sa troisième voie et que toutes les voies seront fonctionnelles — parce qu’on ne veut pas que des navires restent à l’ancre trois ou quatre jours à Long Beach ou Vancouver en attendant de passer — des navires de 10 000 EVP traverseront le canal de Panama, arriveront à la côte Est et inonderont eux aussi le marché. Nous aurons besoin de la plus grande capacité possible, et le Port de Churchill pourrait en offrir une partie.

Mme Trépanier : On m’a posé la même question la semaine dernière à Ottawa. Quand il est question de changement climatique, nous pensons tout de suite au réchauffement, qui n’est pas nécessairement un phénomène durable. Il est imprévisible, si bien qu’il est difficile de savoir si et quand la glace va se rompre. Les compagnies canadiennes dont les navires naviguent dans l’Arctique ont des difficultés à cause de ces

changing and it is difficult to navigate; it is uncertain. When we talk about the Northwest Passage, we think of the cost of icebreakers. The Coast Guard does not have money for icebreakers. Why would they have money to open the North? Second, the unpredictability might change, it might look shorter to use that passage for some ships, but the ships might be stuck in the ice for a while and we are still talking about just in time, here. The shipper wants to know when it will come. I am sorry, perhaps that is not the answer you want to hear, but that is an honest answer.

Senator Zimmer: No, we do this all the time; I am just trying to dream a little further into the future, in technicolour.

Senator Eyton: We all are proud of and I think pretend to know the seaway. What is the seaway and essentially where is it located, geographically?

Mr. Corfe: The seaway proper starts in Montreal at St. Lambert. If you come in the Gulf of St. Lawrence all the way to Montreal you have year-round navigation into the Port of Montreal, as you know, and you have descending water levels, down to about 35 feet. The seaway starts to take traffic west of Montreal, so we move from Montreal through the St. Lawrence River into Lake Ontario and that section is what we call the international section; there are locks on the Canadian side, five, and two locks on the U.S. side. It opened in 1959. The international section of the seaway takes ships from the St. Lawrence River at Montreal through to Lake Ontario. The second portion of the seaway is the Welland Canal, which links Lake Ontario and Lake Erie and moves ships over Niagara Falls. We have a series of eight locks on the Welland Canal. The present Welland Canal is the fourth Welland Canal, which opened in 1932. The first Welland Canal opened in 1829, so the fourth Welland Canal has been in place since 1932. We are celebrating its seventy-fifth birthday this year. That series of eight locks lifts the vessels up from Lake Ontario to Lake Erie. In the section between Montreal and Lake Ontario and the section between Lake Ontario and Lake Erie, we allow vessels carrying up to 29,000 tonnes of cargo to move into the upper lake. They can go as far as Duluth on the U.S. side, Thunder Bay on the Canadian side, and all that trade in that area is opened up to the rest of the world, if you like.

We have four locks in Quebec, two close to Valleyfield at Beauharnois, two on the South Shore. We have two U.S. locks and then we have the rest of the locks, the other nine locks are in Ontario.

Senator Eyton: The ownership of the seaway is in fact the locks and maybe the runways going into them.

Mr. Corfe: The locks, channels and the bridges make up the infrastructure, if you like, yes.

caractéristiques imprévisibles. Le passage est en train de se transformer; il est incertain et difficile à naviguer. Quand on parle du passage du Nord-Ouest, on songe aux coûts des brise-glaces. La Garde côtière n'a pas d'argent pour les brise-glaces. Comment alors pourrait-elle avoir l'argent nécessaire pour ouvrir le passage du Nord? De plus, les conditions pourraient devenir plus prévisibles et certains navires pourraient passer par cette voie pour gagner du temps, mais ils pourraient aussi se trouver pris dans la glace pendant un certain temps alors que nous sommes encore à l'ère du « juste-à-temps ». L'expéditeur veut savoir quand le navire va arriver. Ce n'est peut-être pas ce que vous espériez entendre, et j'en suis désolée, mais je vous ai répondu en toute franchise.

Le sénateur Zimmer : Ne vous en faites pas, nous sommes habitués. J'essayais simplement de m'imaginer comment serait l'avenir, quitte à rêver en couleur.

Le sénateur Eyton : Nous sommes tous fiers de la Voie maritime et nous faisons peut-être semblant de la connaître. Qu'est-ce que la Voie maritime et quelle est sa situation géographique?

M. Corfe : La Voie maritime proprement dite commence à Montréal, à St-Lambert. Si vous arrivez du golfe Saint-Laurent, vous pouvez naviguer jusqu'à Montréal et entrer au Port de Montréal pendant toute l'année. Comme vous le savez, la profondeur de l'eau diminue progressivement jusqu'à environ 35 pieds. La Voie maritime commence à l'Ouest de Montréal et permet aux navires de se rendre par le Saint-Laurent jusqu'au lac Ontario. Cette section est celle qu'on appelle la section internationale. Il y a cinq écluses du côté canadien et deux, du côté des États-Unis. La Voie maritime a été inaugurée en 1959 et, en empruntant sa section internationale, les navires peuvent naviguer sur le Saint-Laurent de Montréal au lac Ontario. La deuxième portion de la Voie maritime correspond au canal Welland, qui relie le lac Ontario au lac Érie et permet aux navires de contourner les chutes Niagara. Il y a huit écluses sur le canal Welland. Le canal actuel est le quatrième canal Welland, et il a été inauguré en 1932. Le premier canal Welland a été ouvert en 1829 et le quatrième, en 1932. Nous fêtons son 75^e anniversaire cette année. Ses huit écluses permettent aux navires de passer du lac Ontario au lac Érie, qui est plus élevé. Dans la section comprise entre Montréal et le lac Ontario et celle qui est comprise entre le lac Ontario et le lac Érie, nous permettons le passage de navires transportant 29 000 tonnes de marchandises au maximum. Ils peuvent aller jusqu'à Duluth du côté américain, ou Thunder Bay du côté canadien; ainsi, cette voie est accessible pour le commerce au reste du monde.

Nous avons quatre écluses au Québec, deux près de Valleyfield, à Beauharnois, et deux sur la rive-sud. Nous avons deux écluses aux États-Unis et également un chapelet de neuf écluses en Ontario.

Le sénateur Eyton : Ce qui appartient à la Voie maritime ce serait, en fait, les écluses et peut-être leurs voies d'accès.

M. Corfe : Les écluses, les chenaux et les ponts constituent l'infrastructure, si vous voulez.

Senator Eyton: Does the federal government own it?

Mr. Corfe: Yes, it is owned by the federal government.

Senator Eyton: Who is responsible for it within the federal government?

Mr. Corfe: Transport Canada is responsible for the seaway.

Senator Eyton: Who has title to the locks and the runways?

Mr. Corfe: Her Majesty has title to the locks and the runways. It is the government. From 1959 to 1998, it was a Crown corporation. The St. Lawrence Seaway Authority was a Crown Corporation, much like CN. It changed in 1998, the infrastructure stayed with the government but a management corporation was created.

Senator Eyton: That is when the St. Lawrence Seaway Management Corporation came into being?

Mr. Corfe: The management corporation.

Senator Eyton: Is it your job to manage the locks?

Mr. Corfe: Our job is to operate on a commercial basis, to encourage growth of the system and to coordinate activities with the U.S.

Senator Eyton: And that company is owned by Transport Canada.

Mr. Corfe: It is a not-for-profit company. We have a nine-member board: five from industry, three from government, Ontario, Quebec, federal, and me, making up the board that manages the corporation.

Senator Eyton: To whom do you report?

Mr. Corfe: Our accountability is the board. We have a management agreement with Transport Canada. We have a 20-year management agreement, a legal document of how the system will be managed.

Senator Eyton: And that started in 1998.

Mr. Corfe: Yes.

Senator Eyton: Yes, okay, so you have about 10 more years.

Mr. Corfe: We are into 10 years, yes.

Senator Eyton: Is there any capacity for containers going in through the seaway? I want to get the progression of ships, size of ships measured in TEUs, for the St. Lawrence Seaway, Montreal, and I suppose Halifax. What is the maximum size of vessel that can come into a port?

Mr. Corfe: Halifax can take the biggest vessels in the world.

Senator Eyton: Can Halifax take in the Maersk line?

Le sénateur Eyton : L'infrastructure appartient-elle au gouvernement fédéral?

M. Corfe : Oui.

Le sénateur Eyton : Qui en a la responsabilité au gouvernement fédéral?

M. Corfe : La voie maritime relève de Transports Canada.

Le sénateur Eyton : Qui est propriétaire des écluses et des pistes?

M. Corfe : Sa Majesté est propriétaire des écluses et des pistes. Autrement dit, c'est le gouvernement qui en est propriétaire. De 1959 à 1998, c'était une société d'État, l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, qui détenait les titres de propriété, une société très semblable au CN. Cela a changé en 1998, année à laquelle on a créé la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent qui continue de relever du gouvernement.

Le sénateur Eyton : C'est alors qu'on a créé la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent?

M. Corfe : C'est exact.

Le sénateur Eyton : Est-ce à vous qu'il incombe de gérer les écluses?

M. Corfe : Notre tâche est l'exploitation commerciale des écluses, la promotion de la croissance du réseau et la coordination des activités avec les États-Unis.

Le sénateur Eyton : Et cette société appartient à Transports Canada?

M. Corfe : C'est une société à but non lucratif dont le conseil d'administration compte neuf membres : cinq représentant le secteur, trois représentant les gouvernements de l'Ontario, du Québec et d'Ottawa, et moi.

Le sénateur Eyton : De qui relevez-vous?

M. Corfe : Nous rendons des comptes au conseil d'administration. Nous avons conclu une entente de gestion avec Transports Canada. Cette entente de gestion de 20 ans est un document juridique qui régit la gestion du système.

Le sénateur Eyton : Et tout cela a commencé en 1998.

M. Corfe : Oui.

Le sénateur Eyton : L'entente arrivera donc à échéance dans une dizaine d'années.

M. Corfe : Nous en sommes à notre dixième année, en effet.

Le sénateur Eyton : Est-il possible pour un porte-conteneurs de circuler dans la voie maritime? J'aimerais avoir une idée de la taille des navires, en EVP, qui peuvent emprunter la Voie maritime de Montréal jusqu'à Halifax, je suppose. Quelle est la taille maximale d'un navire que peut accueillir ce port?

M. Corfe : Halifax peut accueillir les plus gros navires du monde.

Le sénateur Eyton : Les navires de la Maersk peuvent-ils entrer dans le port d'Halifax?

Mr. Corfe: The Maersk's, 11,000 or 12,000 TEU vessel that is just been launched supposedly will be able to berth in Halifax. Halifax is 55 feet of water, which is really the amount of water that a vessel needs when it is fully charged. Montreal and I am guessing a little bit, could berth probably 4,000 TEUs. A vessel coming into Montreal depends a little bit on the water levels. They have about 35 to 37 feet of water and 3,600-4,000 maybe 4,200 TEUs. A vessel that would then move into the seaway either from Montreal or from Halifax, the capacity of that vessel would be up to about 1,000 TEUs.

Senator Eyton: That is quite a difference.

Mr. Corfe: It is quite a difference and that is why the market we are suggesting is transshipment, say, from Halifax or Montreal. If you take 12,000 TEUs off a vessel that is 71 kilometres of rail train. One of the options open to us is to transship to a seaway-size vessel carrying 800 or 900 TEUs or a smaller vessel carrying 300 or 400 TEUs for a particular market.

Senator Tkachuk: Just to do the comparison a little further, is there any difference in length of time to take a truck or a train to ship it to Chicago from Montreal.

Mr. Corfe: There is a difference in time. In theory, there is a difference in time with respect to that. Yes, the train — and I am going a little bit off from memory here — the train from Montreal to Chicago is probably 36 hours.

Senator Tkachuk: I think you are right. Is that not that what we were told? Thirty-three hours and they are hoping for 24 hours. Thirty-three and wishful thinking.

Mr. Corfe: A seaway vessel, we are probably talking four days.

Senator Tkachuk: Four days, but you have 1000 containers.

Mr. Corfe: Well, yes, that maybe you would not have otherwise. The last thing we are suggesting is we are the be all and end all. We are not the solution; we are part of a matrix of solutions.

Senator Tkachuk: So, where it does not depend exactly on the one-day or a two-day, you could handle it.

Mr. Corfe: “Just in time,” is worn out as a phrase. What people are looking for more and more these days is reliability, certainty of delivery. “You are going to be there Tuesday morning at 10, are you?” “Yes, we are going to be there Tuesday morning at 10.” It is that kind of change. Obviously when you are moving from Shanghai or Hong Kong to Chicago or Toronto, it is not the 36 hours or the four days at the end that is important, it is the

M. Corfe : Le nouveau vaisseau de 11 000 ou 12 000 EVP que vient de lancer la Maersk devrait pouvoir mouiller à Halifax. La profondeur de l'eau à Halifax est de 55 pieds, soit ce qu'il faut à un navire chargé à capacité. Je crois que Montréal pourrait accueillir un navire de 4 000 EVP. À Montréal, cela dépend un peu du niveau de l'eau. La profondeur de l'eau est d'environ 35 à 37 pieds, ce qui permet le mouillage d'un navire de 3 600 à 4 000 EVP, et peut-être même à 4 200 EVP. Un vaisseau qui emprunte ensuite la Voie maritime à partir de Montréal ou d'Halifax voit sa capacité augmenter d'environ 1 000 EVP.

Le sénateur Eyton : C'est toute une différence.

M. Corfe : En effet et c'est pourquoi nous préconisons de cibler le transbordement à partir d'Halifax ou de Montréal. Quand on soustrait 12 000 EVP d'un navire, cela équivaut à 71 kilomètres par voie ferrée. Nous pourrions donc faire le transbordement sur un navire de 800 ou 900 EVP pouvant naviguer sur la Voie maritime ou un navire de plus petite taille, de 300 à 400 EVP, pour un marché particulier.

Le sénateur Tkachuk : Poussons la comparaison un peu plus loin : y a-t-il une différence entre le temps qu'il faut pour passer par la Voie maritime et celui qu'il faut pour aller en train ou en camion de Chicago à Montréal?

M. Corfe : Oui. En théorie, il y a une différence. Si ma mémoire est bonne, le parcours en train de Montréal à Chicago prend probablement 36 heures.

Le sénateur Tkachuk : Je crois que vous avez raison. N'est-ce pas ce qu'on nous a dit? On nous a dit que cela prenait 33 heures et qu'on espère réduire ce temps à 24 heures. Autrement dit, c'est 33 heures, mais on rêve de faire mieux.

M. Corfe : Un navire naviguant sur la Voie maritime prendrait probablement quatre jours.

Le sénateur Tkachuk : Il lui faudrait quatre jours, mais il transporterait 1 000 conteneurs.

M. Corfe : Oui, des conteneurs qu'on n'aurait peut-être pas pu expédier autrement. Nous ne prétendons pas que la Voie maritime représente la seule solution. Plutôt, nous faisons partie d'un ensemble de solutions.

Le sénateur Tkachuk : Par conséquent, quand le transport ne doit pas absolument se faire en un ou deux jours, vous pouvez vous en charger.

M. Corfe : On parle de moins en moins de livraison « juste-à-temps ». De plus en plus, ce que les clients réclament, c'est la fiabilité, la certitude que la marchandise sera livrée au moment demandé. On nous demande : « Vous serez là à 10 heures mardi, n'est-ce pas? » Et nous répondons « Oui, nous serons bien là à 10 heures mardi. » Voilà le changement qui s'est produit ces dernières années. Manifestement, quand on expédie des

overall time. Overall, we can be relatively competitive. We can certainly be more dependable, particularly since the problems we have been incurring with border crossings.

Senator Zimmer: What are the logistics? How do you do it? If you are going from the larger ships, do you have to go from the ship to the port, back to the ship or can you do it straight from ship to ship?

Mr. Corfe: You can do it either way. Ideally, you do ship to ship. Ports like Hamburg do this on a regular basis, like Hamburg, if you know those containers are going to go to that market. You can do ship to dock, dock to ship. Obviously, that is twice the handling.

Senator Zimmer: Right, but ship to ship is a lot faster.

Mr. Corfe: Yes, it is much faster.

[Translation]

The Chairman: Mr. Corfe and Ms. Trépanier, thank you for coming, we appreciated it very much. Your statements will enhance the report that we will be producing this fall regarding this issue that is important for the Canadian economy and for the consumers.

[English]

Honourable senators, we will now adjourn. Thank you all very much.

The committee adjourned.

MONTREAL, Tuesday, May 15, 2007

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 1:35 p.m., to examine and report on current and potential future containerized freight traffic handled at, and major inbound and outbound markets served by, Canada's Pacific Gateway container ports, East Coast container ports and central container ports and current and appropriate future policies relating thereto.

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

[Translation]

The Chairman: We are examining and will be reporting on current and potential future containerized freight traffic handled at the container ports in Canada's Pacific Gateway, the East Coast container ports and central container ports and on the main import and export markets served by these ports as well as current and appropriate future policies relating thereto.

marchandises de Shanghai ou Hong Kong à Chicago ou Toronto, ce ne sont pas les 36 heures ou les quatre jours à la fin du trajet qui comptent, mais bien le temps d'expédition au total. Dans l'ensemble, nous sommes assez concurrentiels. Nous pourrions toutefois être plus fiables, surtout en ce qui a trait aux problèmes que nous connaissons depuis un certain temps à la frontière.

Le sénateur Zimmer : Parlez-nous un peu de la logistique. Comment procédez-vous? Si vous faites du transbordement à partir d'un grand navire, la cargaison doit-elle être déchargée au port pour ensuite être embarquée sur un plus petit navire ou pouvez-vous faire le transbordement directement d'un navire à l'autre?

M. Corfe : On peut faire les deux. L'idéal, c'est de transborder la cargaison d'un navire à l'autre. À Hambourg, on le fait régulièrement quand on sait que les conteneurs sont destinés directement au marché. On peut décharger la marchandise au bassin puis l'embarquer sur un autre navire. Manifestement, cela implique deux fois plus de manutention.

Le sénateur Zimmer : En effet, le transbordement de navire à navire est plus rapide.

M. Corfe : Oui, beaucoup plus rapide.

[Français]

La présidente : Je vous remercie, monsieur Corfe et madame Trépanier, de votre présence que nous avons vivement appréciée. Vos propos ajoutent au rapport que nous aurons à faire à l'automne sur ce dossier important pour l'économie du Canada, mais également pour les consommateurs.

[Traduction]

Honorables sénateurs, je vais lever maintenant la séance. Merci beaucoup.

La séance est levée.

MONTRÉAL, le mardi 15 mai 2007

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 13 h 35, pour examiner, afin d'en faire rapport, le trafic du fret conteneurisé actuel et éventuel manutentionné par les ports à conteneurs de la porte d'entrée du Pacifique, les ports à conteneurs de la côte Est et les ports à conteneurs du Centre du Canada, sur les principaux marchés importateurs et exportateurs desservis par ces ports et sur les politiques actuelles et futures à cet égard.

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

[Français]

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

With us this afternoon, from Termont Terminal Inc., are Mr. Roger Carré, General Manager and Mr. Robert Desrochers, Comptroller.

From the Montreal Terminals Partnership, we have Mr. Kevin M. Doherty, Chief Executive Officer, as well as Mr. Michael Fratianni, Chief Financial Officer.

Welcome to our committee, gentlemen. We will hear from you first, and then honourable senators will have questions to ask you.

[*English*]

Kevin M. Doherty, Chief Executive Officer, Montreal Gateway Terminals Partnership: I wish to thank the committee for inviting us to participate. We sincerely hope we will benefit the Port of Montreal and its users, especially our clients.

With me today is Mr. Michael Fratianni, our Chief Financial Officer.

First, let me give you a little bit of background about our company. On March 9, 2007, we were bought by Morgan Stanley's infrastructure investment group. The Morgan Stanley investment group acquired an 80 per cent ownership in the Montreal Gateway Terminals, MGT, from Hapag-Lloyd; Hapag-Lloyd retains a 20 per cent ownership in MGT following this sale.

Container terminals provide the critical interface between sea and land-based container transport. The terminals benefit from robust sector dynamics and high levels of contractual revenues. Container handling has experienced a growth rate averaging 3.7 times world GDP growth from 1999 to 2005, and world container volumes have grown consistently at a 10.6 per cent CAGR — compound annual growth rate — from 1990 to 2005. From 2005 to 2011, world volume growth is expected to remain robust at 9.1 per cent.

Montreal Gateway Terminals' container volumes have grown consistently over the past 10 years. MGT has progressively increased its share of the container traffic handled by the Port of Montreal, achieving 89 per cent of the containers handled in the port in 2005. The company consists of two leasehold container terminals situated on the west bank of the St. Lawrence River in the Port of Montreal.

Montreal is one of the busiest inland ports in the world and a key transfer point for transatlantic cargo linked to more than 100 countries around the world by several reputable shipping lines. The Port of Montreal offers the shortest route between major European and Mediterranean ports and North American markets. Situated 1,600 kilometres inland from the Atlantic, Montreal is the international port closest to North America's industrial heartland and offers the fastest, most direct and most economical access to major markets in Central Canada, the U.S. Midwest and the U.S. Northeast. It also has 11.3 metres of depth and, I repeat again, is 1,600 kilometres from the ocean.

Nous avons devant nous, cet après-midi, de Terminal Termont Inc., M. Roger Carré, directeur général et M. Robert Desrochers, contrôleur.

De la Société Terminaux Montréal, M. Kevin M. Doherty, directeur-général, ainsi que M. Michael Fratianni, chef de la direction financière.

Messieurs, bienvenue à notre comité. Nous allons vous écouter d'abord et ensuite, les sénateurs pourront poser leurs questions.

[*Traduction*]

Kevin M. Doherty, directeur général, Société Terminaux Montréal Gateway : Je voudrais remercier le comité de nous avoir invités à participer. Nous souhaitons sincèrement que cela profite au Port de Montréal et à ses usagers, et plus particulièrement à nos clients.

Je suis accompagné pour la circonstance de M. Michael Fratianni, notre chef de la direction financière.

Tout d'abord, permettez-moi de vous faire un petit aperçu de notre société. Le 9 mars 2007, notre société a été achetée par le groupe d'investissement en infrastructures de Morgan Stanley. Le groupe d'investissement Morgan Stanley a acquis 80 p. 100 du capital de Terminaux Montréal Gateway (MGT), de Hapag-Lloyd; à la suite de cette vente, Hapag-Lloyd ne détient plus que 20 p. 100 du capital de MGT.

Les terminaux de conteneurs constituent des points de liaison cruciaux pour le transport de conteneurs par mer et sur terre. Les terminaux profitent du dynamisme d'un secteur robuste et des recettes contractuelles de hauts niveaux. Entre 1999 et 2005, la manutention des conteneurs a connu une croissance moyenne atteignant 3,7 fois la croissance du PIB mondial et de 1990 à 2005 le volume des conteneurs transportés dans le monde a enregistré un taux de croissance annuel composé (TCAC) constant de 10,6 p. 100. Pour la période allant de 2005 à 2011, on s'attend à ce que la croissance du volume mondial demeure forte à 9,1 p. 100.

Le volume de conteneurs manipulés à Terminaux Montréal Gateway a connu une croissance soutenue au cours des dix dernières années. MGT a progressivement accru sa part du trafic par conteneurs passant par le Port de Montréal pour ainsi la porter à 89 p. 100 des conteneurs manipulés dans ce port en 2005. La société gère deux terminaux de conteneurs situés sur la rive occidentale du fleuve St-Laurent au Port de Montréal.

Montréal est l'un des ports fluviaux les plus actifs dans le monde et un important point de transfert du fret transatlantique; il est relié à plus de 100 pays dans le monde par l'intermédiaire de plusieurs compagnies de navigation de bonne réputation. Le Port de Montréal offre la route maritime la plus courte entre les principaux ports européens et méditerranéens et les marchés d'Amérique du Nord. Situé à l'intérieur du continent, à 1 600 kilomètres de l'océan Atlantique, Montréal est le port international le plus proche du cœur industriel nord-américain et il offre l'accès le plus rapide, le plus direct et le plus économique vers les principaux marchés du centre du Canada, du Midwest et du nord-est des États-Unis. Il a en outre 11,3 mètres de profondeur et, je le répète encore, il est situé à 1 600 kilomètres de l'océan.

MGT's two terminals, Cast and Racine, were established in 1968 and 1978 respectively. Each consists of a container terminal facility within a port where containers are either loaded onto ships from trucks or trains or unloaded from ships for further transport by either truck or rail to their destinations. Together, Cast and Racine comprised in 2006 approximately 82 per cent of the capacity of the Port of Montreal, the third largest port on the east coast of North America and the second largest in Canada.

The company operates year round and serves not only the Canadian cities of Montreal and Toronto, but also, by virtue of geographical location and rail connections, the Midwest of the United States. Cast and Racine are 63 and 66 acres, respectively, and each has three berths under long-term lease with the Port of Montreal. The berths at Cast span 1,020 feet and those at Racine 1,083 feet. Both terminals offer 24-hour non-stop operations and are, therefore, able to provide the exceptionally rapid turnaround of client vessels.

The terminals benefit from state-of-the-art container handling equipment, including high-speed ship-to-shore gantry cranes with a capacity of 40-60 metric tonnes, four at Cast and five at Racine, diesel-electric powered rubber-tired gantry cranes, RTGs, with a capacity of 40 metric tonnes, eight at each of Cast and Racine, and diesel-powered front end loaders that have a capacity of 40 tonnes and are able to stack 20 to 25 40-foot full containers five high. The fleet combination of yard gantry cranes and front-end loaders provides the efficient performance expected of a first-rate marine container terminal.

Each terminal also has 42 yard tractors and container chassis as well as a fully equipped maintenance facility for terminal equipment, including welding, electronics and hydraulics. In addition, MGT has complete reefer facilities for up to 500 containers. MGT's terminals can easily transfer shipments from ship to truck, as Cast is able to accommodate 700 trucks per day while Racine can accommodate 800 trucks per day. Let me add that this is from six o'clock in the morning to eleven o'clock at night.

Even more important is the company's dockside access to rail transport. The Montreal Port Authority operates its own highly efficient rail network on port territory. This network offers direct access to almost every berth in the Port of Montreal, with over 100 kilometres, 60 miles, of track and six locomotives. Four on-site rail tracks at Cast and four at Racine can accommodate 120 container cars each in single or double-stacked profiles. The port's railway network is directly linked to the yards of both transcontinental railways, Canadian National and Canadian Pacific, both of which have dockside rail access. This advantage allows for rapid loading of standard as well as double-stack and

Les deux terminaux de MGT, Cast et Racine, ont été installés respectivement en 1968 et 1978. Chacun d'eux consiste en une installation de terminal de conteneurs dans un port soit pour charger à bord des navires les conteneurs transportés par camion ou par train, soit pour les décharger des navires et les placer dans les camions ou les trains, en vue de leurs destinations finales. Ensemble, Cast et Racine ont réalisé en 2006 près de 82 p. 100 du tonnage du Port de Montréal, qui est le troisième en importance sur la côte est d'Amérique du Nord et le deuxième port du Canada.

La société poursuit ses activités toute l'année et dessert non seulement les villes canadiennes de Montréal et Toronto, mais aussi le Midwest des États-Unis, en raison de la proximité géographique et des connexions par chemin de fer. Cast et Racine s'étendent respectivement sur 63 et 66 acres et chacun d'eux occupe trois postes de mouillage accordés en bail à long terme par le Port de Montréal. Les postes de mouillage de Cast mesurent 1 020 pieds et ceux de Racine 1 083 pieds. Les deux terminaux opèrent 24 heures par jour sans interruption, ce qui permet par conséquent la rotation exceptionnellement rapide des navires.

Les terminaux sont pourvus d'équipements de manutention de conteneurs du dernier cri, notamment des grues à portique navire-terre de haute vitesse et d'une capacité de 40 à 60 tonnes métriques — quatre à Cast et cinq à Racine —, des grues à portique électriques et diesel à roues (RTG) d'une capacité de 40 tonnes métriques — huit dans chacun des terminaux — et des chargeurs diesel à train avant d'une capacité de 40 tonnes, capables d'empiler 20 à 25 conteneurs pleins de 40 pieds par rangées de cinq en hauteur. La bonne combinaison des grues portuaires et des chargeurs à train avant permet d'obtenir le rendement excellent que l'on attend d'un terminal de conteneurs maritime haut de gamme.

Chaque terminal dispose par ailleurs de 42 tracteurs portuaires et de châssis porte-conteneurs, de même que des installations de maintenance entièrement équipées, notamment pour la soudure, l'électronique et l'hydraulique. En plus, MGT utilise des installations frigorifiques entières pouvant contenir jusqu'à 500 conteneurs. Les terminaux de MGT peuvent facilement transférer la cargaison des navires vers les camions puisque Cast et Racine sont capables de servir respectivement 700 et 800 camions par jour. Permettez-moi d'ajouter qu'un tel rendement est fourni entre 6 heures et 23 heures.

Ce qui est encore plus important, c'est le dock de la société qui donne accès à la voie ferrée. L'Administration portuaire de Montréal gère son propre réseau ferroviaire hautement efficace dans l'enceinte portuaire. Ce réseau offre un accès direct à presque chaque poste de mouillage du Port de Montréal avec une piste de plus de 100 kilomètres, 60 milles, et six locomotives. Les quatre voies ferrées de Cast et les quatre autres de Racine permettent à chacun des terminaux d'accueillir 120 wagons porte-conteneurs à un niveau ou à deux niveaux. Le réseau de voies ferrées du port est directement relié aux faisceaux de voies des deux sociétés de chemins de fer transcontinentales, le Canadien National et le Canadien

spine cars, and with connections reaching far into the U.S., the intermediate transshipment that is unavoidable at many other ports is eliminated.

An additional key feature of MGT's terminals is their security. Cast and Racine comprise one of the most secure container complexes in North America. The terminals are completely fenced and illuminated and have a high-resolution video surveillance system. The covered truck entrances provide controlled access; as well, MGT's security force of 40 guards patrols the facility 24 hours daily, seven days a week. In the next six to eight months, MGT will be installing high-security gates designed to further improve the unrestricted access to the terminal by authorized vehicles and individuals.

In addition, Cast and Racine were the first ports to implement radiation screening to detect explosives. The system in place was designed to limit the risks to the U.S. and Canadian mainlands by detecting such devices prior to cargo leaving the port by truck or rail. Canada Border Services Agency, CBSA, works with the company to ensure the safety of the terminals and the markets they serve by maintaining responsibility for and managing the screening processes. Some of the major lines that benefit from these safety procedures are Hapag-Lloyd, OOCL, Maersk, MSC, Senator Lines, NYK, APL, CMA CGM, and MOL.

The lines calling at MGT serve the trades between Northern Europe, the Mediterranean and North America. The company benefits from long-term relationships with its customer base and from a high degree of contracted revenues. Approximately 90 per cent of our revenues are contracted.

A trend of increasing containerization continues to be seen. Container transport has developed due to its ability to carry goods at low cost and with quick transit times and low damage compared to alternative transportation forms. Container shipping has had such a cost advantage over competing forms of sea transportation that alternatives no longer exist, except in very low-value-per-tonne commodities such as coal or metallic ores. Container shipping competes to a small extent with air freight, but only for very high-value cargo. Time-sensitive cargos and air freight cost approximately 10 times the cost of container shipping.

The Ports of Montreal, New York, New Jersey and Hampton Roads/Norfolk are the key ports serving container trade in the North Atlantic region of North America. There are also some smaller ports within the region. On a relative basis, Montreal handles far more container traffic than its port call profile would

Pacifique, qui toutes deux ont des quais d'accès. C'est un avantage qui permet le chargement rapide des porte-conteneurs standards, des wagons à deux niveaux et des porte-conteneurs articulés; et grâce aux connexions atteignant des régions éloignées des États-Unis, le transbordement intermédiaire inévitable dans beaucoup d'autres ports est éliminé.

Une autre caractéristique importante des terminaux de MGT c'est leur sécurité. Cast et Racine sont les complexes pour conteneurs les plus sécurisés d'Amérique du Nord. Les terminaux sont entièrement clôturés, éclairés et dotés d'un système de surveillance vidéo à haute résolution. Les points d'entrée de camions sont couverts et munis d'un contrôle d'accès; par dessus le marché, la force de sécurité de MGT, forte de 40 agents, patrouille les installations 24 heures par jour et sept jours par semaine. Dans les six à huit prochains mois, MGT installera des portails hautement sécurisés conçus dans le but d'améliorer le libre accès au terminal des personnes et des véhicules autorisés.

Par ailleurs, Cast et Racine ont été les premiers ports à mettre en place un système de dépistage des radiations dans le but de détecter les explosifs. Le système a été conçu pour réduire les risques pour les régions continentales des États-Unis et du Canada, en détectant de tels engins avant que la cargaison quitte le port par voie routière ou ferroviaire. L'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) œuvre de concert avec la société pour assurer la sécurité des terminaux et des marchés qu'ils desservent en assumant la responsabilité et la gestion des procédures de contrôle. Parmi les grandes compagnies de navigation qui bénéficient de ces procédures de sécurité on peut citer : Hapag-Lloyd, OOCL, Maersk, MSC, Senator Lines, NYK, APL, CMA CGM et MOL.

Les compagnies de navigation qui font escale à MGT assurent les liaisons commerciales entre l'Europe du Nord, la Méditerranée et l'Amérique du Nord. La société tire avantage des relations à long terme avec sa clientèle et d'un haut pourcentage de recettes contractuelles. Environ 90 p. 100 de nos recettes proviennent de contrats.

On observe une tendance croissante à l'intensification de la conteneurisation. Le transport par conteneurs s'est développé en raison des avantages qu'il offre par rapport aux autres formes de transport : marchandises transportées à coûts et dommages réduits, courtes durées de transport. L'avantage en termes de coût qu'offre l'expédition des marchandises en conteneur par rapport aux autres formes est tel qu'il n'y a plus d'autre choix possible, sauf s'il s'agit de matières premières telles que le charbon ou les minerais métalliques dont la valeur par tonne est très basse. Le fret aérien concurrence dans une moindre mesure le transport par conteneur, mais uniquement pour les marchandises de très grande valeur. Les cargaisons à délai de livraison critique et le fret aérien coûtent environ dix fois plus cher que les expéditions par conteneurs.

Les Ports de Montréal, New York, New Jersey et Hampton Roads/Norfolk sont les ports importants qui desservent la région atlantique d'Amérique du Nord pour ce qui est du commerce par conteneurs. Cette région compte aussi quelques ports de moindre taille. Relativement parlant, le Port de Montréal gère un trafic par

suggest. This reflects the fact that vessels calling at a terminal port in a specialized market tend to discharge and load the whole capacity of the vessel, whereas at the coastal ports they are exchanging only a part of available vessel capacity since these services are virtually all organized around a multi-port itinerary. Montreal's northerly location means that its trade volumes have been derived almost entirely from Northern Europe and the Mediterranean, with virtually none from the strongly growing Far East markets, for which the natural Canadian gateway is Vancouver.

Given a mature trade market into Montreal, with a relatively stable growth in freight rates, the development of carrying capacity is likely to be incremental rather than radical and the trading partner regions will remain almost exclusively Northern Europe and the Mediterranean. However, despite being a bystander in the Asia/China trade boom, Montreal has nevertheless registered annual growth of around 6 per cent over the last four years, as more transatlantic carriers have been attracted by the St. Lawrence route as a gateway to the Canadian and U.S. interior.

Regarding our terminals once more, in the past 10 years we have invested better than \$75 million in equipment and we continue to upgrade and replace our equipment in order to assure top-rated services at an annual cost and investment of better than \$8 million in equipment. We have 24,000 feet of on-dock rail and we work closely with the railroads, port authority and trucking companies to ensure that pipelines operate efficiently. Our terminal alone employs better than 700 direct and indirect employees, most of whom are trained professional longshorepersons and checkers who contribute their expertise to a well run organization and who ensure that cargo moves efficiently and quickly through our terminals. The port, as a whole, contributes to 18,000 direct and indirect jobs.

We are the first terminal to place into service a biometric identification system to identify all truckers who deliver or take delivery of containers, and this we do through the handprint system. Most of our terminal operations are managed by state-of-the-art computer systems with teams in place continuously planning for the future.

Our concerns moving into the future are as follows: We are concerned that the main access to our terminals for trucks appears continuously to be ignored. The main thoroughfare in our case, which is Notre Dame Street, is extremely congested; after many announcements and studies it still remains to this day an impediment to managing an efficient road system into the port. We still rely on railway track crossings that are above ground, which means that when trains are being pulled or pushed, the

conteneurs beaucoup plus important que ne le laisse penser son profil d'escale. Cela est dû au fait que les navires qui font escale dans un port terminus desservant un marché spécialisé ont tendance à décharger et à charger leurs capacités totales alors que dans les ports côtiers leurs opérations ne touchent qu'une part de leurs capacités disponibles, étant donné que les services sont tous pratiquement offerts sur un itinéraire jalonné de plusieurs ports. La position septentrionale du Port de Montréal implique que les marchandises qui y transitent ont été pour la plupart expédiées d'Europe du Nord et de la Méditerranée et que pratiquement aucune ne provient des marchés à forte croissance d'Extrême-Orient, dont la porte d'entrée naturelle au Canada demeure Vancouver.

Étant donné que Montréal est caractérisé par un marché en pleine maturité, et que les taux de fret connaissent une croissance relativement stable, il est probable que le développement des capacités de transport soit progressif plutôt que radical et que l'Europe du Nord et la Méditerranée continuent d'être presque exclusivement nos partenaires d'affaires. Cependant, bien qu'assistant en spectateur au boom commercial asiatique en général et chinois en particulier, Montréal a enregistré au cours des quatre dernières années une croissance annuelle d'environ 6 p. 100, parce que la plupart des transporteurs transatlantiques ont été attirés par la route du Saint-Laurent en tant que porte d'entrée au Canada et vers l'intérieur des États-Unis.

Pour en revenir à nos terminaux, au cours des dix dernières années, nous avons investi plus de 75 millions de dollars en équipements et nous continuons à mettre à jour et à remplacer ces derniers dans le but d'assurer un service de premier ordre moyennant des frais et des investissements annuels de plus de 8 millions de dollars. Nous avons 24 000 pieds de rail de quai et nous travaillons en collaboration étroite avec les compagnies de chemin de fer, l'administration portuaire et les sociétés de camionnage pour veiller à ce que les pipelines fonctionnent efficacement. Notre terminal à lui seul emploie directement ou indirectement plus de 700 personnes qui sont pour la plupart des dockers professionnels formés et des contrôleurs qui contribuent par leur expertise à une bonne organisation des opérations et s'assurent que les marchandises circulent de manière efficace et rapide dans nos terminaux. Le port dans l'ensemble offre 18 000 emplois directs ou indirects.

Nous sommes le premier terminal à mettre en service un système d'identification biométrique permettant d'identifier tous les camionneurs qui livrent ou prennent livraison des conteneurs, et cela est fait grâce à un système d'empreinte digitale. La plupart des opérations dans notre terminal sont effectuées par des systèmes informatiques de dernier cri et les équipes en place sont continuellement en train d'élaborer des plans d'avenir.

Nos préoccupations en ce qui concerne l'avenir sont les suivantes : la voie d'accès principale des camions vers nos terminaux continue d'être ignorée. La voie d'accès essentielle en ce qui nous concerne, c'est-à-dire la rue Notre-Dame, est extrêmement congestionnée; en dépit des multiples annonces et études qui ont été faites à ce sujet, jusqu'à ce jour, la situation qui prévaut ne permet pas d'organiser un accès convenable au port par la route. Nous continuons de dépendre des croisements des voies de

truck traffic comes to a complete standstill, thus delaying operations. We are concerned that, though we are informed that funds may be available to complete Highway 30 and Highway 25, we continue to see delays after delays. Said roadways would remove traffic from the island, which, in turn, would assist the island to better handle the traffic it does have.

From an environmental perspective, we are doing our part to ensure that we reduce and control emissions. We have an environmental department that continuously monitors our activities to ensure that our standards are met. We have fitted our machinery with devices that shut down the vehicle after several minutes of idling. In 2008, only state-of-the-art green engines will be installed into any of our equipment when either replacing or buying new pieces. We do not pre-start machines. As well, we ensure that all maintenance is carried out according to manufacturer's instructions in order to assure peak performance. As we know, a peak performing engine reduces exhaust emissions.

We have systems on our terminals for washing vehicles, a system that ensures that runoff water is captured and properly filtered. Waste is disposed according to environmental standards and only through certified environmental companies.

Environmental directives received approximately six years ago no longer allow terminals to push snow into the river. This directive was issued because of tests carried out on snow removed from city streets that allegedly carried various pollutants — pollutants that are not found on terminals. Nonetheless, the terminals were lumped into the study, with the result that now terminals must truck snow approximately 20 kilometres away to an approved dumpsite. This trucking over the past six years has resulted in 14,400 truck trips to carry frozen water. I often wonder if this is better than what we were doing.

Again, we thank you very much for allowing us to appear before this committee. Both Mr. Fratianni and I are ready to answer any questions you may have.

[Translation]

Roger Carré, General Manager, Termont Terminal Inc.: Madam Chairman, my name is Roger Carré, and I am the General Manager of Termont Montreal. I would like to thank the Standing Senate Committee on Transport and Communications for providing us with the opportunity to appear before you to discuss Canada's containerized freight system.

chemin de fer en surface, ce qui signifie que lorsque les trains sont tirés ou poussés, la circulation des camions est complètement immobilisée, ce qui retarde les opérations. Nous sommes préoccupés par le fait que les travaux concernant les autoroutes 30 et 25 sont constamment différés, bien qu'on nous ait informés que les financements pour leur achèvement étaient disponibles. Ces routes auraient pu permettre de diminuer la circulation dans l'île, et grâce à cela, la ville aurait mieux géré son trafic.

Dans une perspective environnementale, nous prenons les mesures qui relèvent de notre compétence en vue de la réduction et du contrôle des émissions. Nous avons un service de l'environnement chargé de suivre de près nos activités afin de s'assurer que nous respectons les normes en la matière. Nous avons équipé nos machines d'appareils qui arrêtent le moteur du véhicule si ce dernier tourne au ralenti pendant plusieurs minutes. En 2008, nous n'installerons que des moteurs écologiques du dernier cri dans tous nos équipements, au moment de remplacer les vieilles pièces ou d'en acheter de nouvelles. Nous ne préchauffons pas nos machines. Par ailleurs, afin d'atteindre un rendement maximum, nous nous assurons que toutes les opérations d'entretien sont effectuées conformément aux instructions du fabricant. Comme nous le savons, quand un moteur fournit un rendement maximum, cela réduit les émissions de gaz.

Nous avons dans nos terminaux un système de lavage de véhicules qui fait en sorte que les eaux usées sont récupérées et correctement filtrées. Les déchets sont éliminés selon les normes environnementales et uniquement par le biais d'entreprises bien reconnues dans le domaine de l'environnement.

Les directives en matière d'environnement reçues il y a environ six ans n'autorisent plus les terminaux de pousser la neige dans le fleuve. Elles ont été adoptées à cause des tests qui avaient démontré que la neige prélevée dans les rues de la ville contiendrait de nombreux polluants, qui ne sont pourtant pas présents dans les terminaux. Néanmoins, les terminaux ont été inclus dans les décisions prises à la suite de cette étude, avec pour conséquence qu'à l'heure actuelle, les terminaux doivent faire transporter la neige à environ 20 kilomètres plus loin sur un site de bennage autorisé. Au cours des six dernières années, ce transport des eaux congelées a occasionné 14 400 voyages de camions. Je me demande souvent si ce qui se passait avant n'était pas mieux que ce que l'on fait aujourd'hui.

Une fois de plus, nous vous remercions infiniment de nous avoir permis de nous exprimer devant votre comité. M. Fratianni et moi sommes prêts à répondre aux questions que vous pourriez avoir.

[Français]

Roger Carré, directeur général, Terminal Termont Inc. : Madame la présidente, je m'appelle Roger Carré, je suis directeur général de Termont Montréal. Je remercie le Comité sénatorial des transports et communications de nous donner l'occasion de comparaître devant vous afin de discuter du système des transports du fret conteneurisé au Canada.

We hope that, in appearing as witnesses here today, we will provide you with a better understanding of the role of a container facility in a port, the business relationships that we have with all of the stakeholders and the competitive nature of our company in the handling of containers in the Port of Montreal, as well as information on our projects and our investments. As Mr. Taddeo said when he appeared before you yesterday, we believe that the Port of Montreal plays a key role in Montreal's competitive position, as the port city in Quebec and Canada, and in terms of strategic infrastructures. That opinion is also shared by the shipping companies that we serve, which is why they have included Montreal in their business models.

Termont Terminal, which was founded in 1987, is a container facility. It is jointly owned by two shareholders, an American company, Cerescorp, and by a Canadian company, Logistec Corporation. Termont Montreal operates Maisonneuve Terminal located in the eastern part of the city. Termont Terminal has signed a long-term lease with the Montreal Port authority that will continue for the next 40 years and longer.

In 2006, Termont Montreal sold 33 per cent of its shares to Cortolina International Corporation, a subsidiary of MSC, the second largest container shipping line in the world. Termont Montreal serves the two largest container shippers in the world, the biggest one being Maersk, and the second, MSC. If our clientele includes such important players on the world industrial scene, it is due to our efficiency and to the agreements that we have signed with the shipping companies.

This committee is seeking to better understand how efficient our industry is and identify measures to improve the competitiveness of our industry in North America. At Termont Montreal, we have instituted a series of operational measures so that we will continue to be as efficient as possible. Some things, however, are beyond our control, and I will deal with those aspects a little later.

There are many reasons why shipping companies decide to come to Montreal. Of course, there is Montreal's strategic location, but there is also the fact that we are an extremely efficient stevedoring company, with our handling methods and our specialized equipment, including gantry cranes that allow us to handle containers from post-Panamax ships.

We have invested over \$40 million in equipment since 2005. That includes the purchase of two new 65-ton-capacity gantry cranes, and 17 wide containers that can handle two 20-foot containers at one time. We have also acquired various types of equipment that allows us to stack containers five rows high, thus increasing our container storage capacity.

Madam Chairman, distinguished senators, for Termont Montreal, the Port of Montreal is the leader in North America and a model of efficiency, as demonstrated by its economic importance and its success. Our company is proud to be part of

Notre participation à titre de témoins, je l'espère, vous permettra de mieux apprécier le rôle d'une société d'arrimage dans un port, la relation d'affaires que nous entretenons avec tous les intervenants sur un port et la compétitivité de notre entreprise dans la manutention des conteneurs au Port de Montréal, ainsi que nos projets et nos investissements. Comme vous l'a souligné M. Taddeo, hier dans son témoignage, nous croyons que le Port de Montréal joue un rôle clé dans la compétitivité de Montréal, à titre de ville portuaire du Québec et du Canada, et à titre d'infrastructures stratégiques. Les lignes maritimes que nous desservons le croient aussi et c'est pour cette raison qu'elles ont intégré Montréal dans leur modèle d'affaires.

Termont Terminal est une société d'arrimage, qui a été fondée en 1987. Elle est détenue en partie égale par deux actionnaires : une compagnie américaine, Cerescorp, et par une compagnie canadienne, Logistec Corporation. Termont Montréal exploite le terminal Maisonneuve situé dans l'Est de la ville. Termont Terminal a signé un bail locatif de plus de 40 ans avec l'administration portuaire de Montréal.

En 2006, Termont Montréal a vendu 33 p. 100 de ses actions à la compagnie Cortolina International Corporation, filiale de MSC, la deuxième ligne maritime de transport de conteneurs la plus importante au monde. Termont Montréal dessert en fait les deux plus importantes compagnies de transport de conteneurs au monde, la première Maersk et la seconde MSC. Si nous comptons parmi nos clients des acteurs aussi importants de l'industrie mondiale, c'est en raison de notre efficacité et des ententes que nous avons avec les lignes maritimes.

Le travail que mène le comité vise aussi à mieux comprendre l'efficacité de l'industrie ou à identifier des mesures qui favoriseraient l'amélioration de la compétitivité de notre industrie en Amérique du Nord. Si nous avons mis en place un ensemble de mesures opérationnelles à Termont Montréal, c'est afin de constamment rehausser notre efficacité. Certains facteurs sont hors contrôle, je me permettrai de vous les mentionner plus tard.

Plusieurs facteurs expliquent la décision des lignes maritimes de venir à Montréal. Bien sûr, l'emplacement stratégique de Montréal en est un, mais à cela il faut ajouter notre efficacité comme arrimeur, c'est-à-dire nos méthodes de manutention et notre équipement spécialisé, telles que, les grues-portiques qui nous permettent de manutentionner les conteneurs sur les navires post-Panamax.

Depuis 2005, nous avons investi au-delà de 40 millions de dollars en achat d'équipement. En tenant compte de l'acquisition de deux nouvelles grues-portiques ayant une capacité de 65 tonnes, de 17 conteneurs en largeur et pouvant manipuler deux conteneurs de 20 pieds à la fois. En plus, nous avons fait l'acquisition de différentes pièces d'équipement ayant la possibilité de placer les conteneurs sur cinq rangées superposées, et permettre une plus grande capacité d'entreposage des conteneurs.

Madame la présidente, distingués membres du comité, pour Termont Montréal, le Port de Montréal est un chef de file en Amérique du Nord et un modèle d'efficacité. Son importance économique et les succès qu'il connaît le démontrent. Notre

the Montreal port system and it intends to continue in its association with the port which, over the years, has become a hub for the shipping companies that we serve. Because of its long-term commitment to Montreal, Termont Montreal will be in a position to develop its own facilities. In 2005, we ordered two port cranes with a capacity to serve ships up to 42.5 metres in length. One of these cranes was delivered in 2005 and we will be receiving the second one this year, in 2007. These cranes can simultaneously lift two 20-foot containers. This equipment will help us to increase our efficiency, and they were part of a \$40-million upgrade.

I would like to thank the committee for allowing us to tell you about our company and its activities. I am now ready to answer your questions.

The Chairman: Thank you for your presentations, Messrs. Doherty and Carré. Could you briefly explain what considerations are important to a shipping company when choosing a terminal? What are the pros and cons that must be taken into account in choosing a shipping terminal?

Mr. Doherty: Our clients are most concerned about the speedy unloading of their containers; they do not want them to remain in port for too long. In other words, if we unload a ship today, there could be up to 36 hours in turnaround time; the containers must be loaded onto trucks or rail cars for transportation to the terminal in Chicago or Toronto.

The Port of Montreal has the advantage of being able to unload a ship and deliver the cargo to Toronto within 8 to 12 hours: that includes loading the cars, delivering the goods by train, and unloading the train. If the cargo travels as far as Chicago, the loading and transportation would represent between 33 and 36 hours. A ship can leave Montreal and travel 1,600 kilometres inland, in 33 hours, which is not that long a journey. It only takes five days for a ship to travel from Antwerp, Belgium, to Canada's coast. That is not a long time. It takes another two or two and a half days to travel up the St. Lawrence Seaway.

That is why Montreal represents such a terrific advantage. Most of the ships that ply the St. Lawrence have been designed specifically for travel along the seaway, they are reinforced to withstand ice, particularly the Class 1 ships. I do not mean to offend Transport Canada, but the ships are stronger than their own icebreakers. Sometimes, the icebreakers follow along behind them.

The Chairman: They follow along behind.

Mr. Doherty: I just had to say it.

The Chairman: I know. There is no need to be embarrassed about it. When you say that it takes 33 to 36 hours, is that the period that you would like to shorten to 24 hours? We were told that it could possibly be shortened to 24 hours from 33 hours.

entreprise est fière de faire partie du système portuaire de Montréal et compte poursuivre ses engagements envers ce port qui est devenu, au fil des ans, une plaque tournante pour les lignes maritimes que nous desservons. Son engagement à long terme envers Montréal permet à Termont Montréal de développer ses propres installations. En 2005, nous avons notamment commandé deux portiques de quai capables de desservir des navires dont la largeur peut atteindre 42.5 mètres. L'une de ces grues a été livrée en 2005 et l'autre le sera cette année, en 2007. Ces grues peuvent soulever simultanément deux conteneurs de 20 pieds. Ces équipements, qui nous permettent d'accroître notre efficacité, ont été ajoutés à notre parc dans le cadre d'un programme de 40 millions de dollars.

Je remercie le comité de nous avoir donné l'occasion de présenter notre entreprise et ses activités. Je suis maintenant à votre disposition pour répondre à vos questions.

La présidente : Je vous remercie pour vos présentations, messieurs Doherty et Carré. Pourriez-vous nous expliquer, sommairement, quels sont les éléments à considérer pour un transporteur maritime dans le choix de l'utilisation d'un terminal? Quels sont les avantages et les inconvénients dont doivent tenir compte les transporteurs en faisant le choix du terminal?

M. Doherty : La préoccupation de nos clients sur nos terminaux, c'est un déchargement efficace rapide de leurs boîtes et qu'elles ne restent pas sur les terminaux. Autrement dit, si on décharge un navire aujourd'hui, il peut y avoir un délai jusqu'à 36 heures; il faut que les boîtes soient soit chargées sur des camions ou sur des wagons pour pouvoir rentrer au central à Chicago ou à Toronto.

Le Port de Montréal a l'avantage de pouvoir décharger un navire et de livrer à Toronto dans un délai de 8 à 12 heures : cela comprend le chargement des wagons, la livraison des trains et le déchargement des trains. Et, si on va aussi loin que Chicago, le chargement et le transport à Chicago, représente environ 33 à 36 heures. À partir de Montréal, si on calcule qu'un navire peut se rendre aussi loin que 1 600 kilomètres à l'intérieur du continent, déjà on rajoute 33 heures, ce n'est pas long le trajet. Si on calcule qu'entre Anvers, en Belgique et la côte canadienne, c'est seulement cinq jours de navigation. Ce n'est pas long. Le fleuve compte pour un autre deux jours, deux jours et demi.

L'avantage de Montréal est fantastique sous cet aspect. La majorité des navires qui naviguent le fleuve Saint-Laurent sont spécialement conçus pour le fleuve, ils sont renforcés pour la glace, surtout les navires de l'extérieur qui sont tous des classe 1. Ce n'est pas pour choquer Transports Canada, mais ils sont plus forts que leur brise-glace. Des fois, c'est le brise-glace qui les suit.

La présidente : Qui les suit.

M. Doherty : Il fallait que je le dise.

La présidente : Je sais. Vous faites bien de passer vos messages. Quand vous parlez d'une période de temps de 33 à 36 heures, est-ce cet espace-temps qu'on veut réduire à 24 heures? On nous a parlé d'une possibilité de 24 heures au lieu des 33 heures.

Mr. Doherty: I said that if we could reduce the transit time. . .

The Chairman: Then you might be able to do it?

Mr. Doherty: It would really be something if we could travel from Montreal to Chicago in 24 hours.

The Chairman: Can it be done?

Mr. Doherty: It might be possible if the tracks were upgraded so that trains could travel at 150 to 175 kilometres per hour. It is done in Europe, so I do not see why it could not be done here.

The Chairman: It takes time.

Mr. Doherty: We do have winter to contend with, but it still takes time.

The Chairman: Yes. We know that 55 per cent of the containers that come into the Port of Montreal are shipped out by rail. Are you satisfied with the quality of the rail services provided at the terminal, and have you any suggestions on improvements that could be made to the rail service from the terminals at the Port of Montreal? I will go a little further and ask you about your relationship with the trucking companies. We met with the trucking firms yesterday. Are you happy with their services? Should we improve the trucking services to better integrate shipping by truck from the Montreal terminals? There was some discussion about making reservations, and the time spent waiting. The truckers have complaints about the amount of time that they spend waiting. They arrive early, but they still spend a lot of time in line. Is that why you need a reservation system?

Mr. Doherty: If I may, I would first like to answer the question about the trucking industry, then I will deal with the railroads.

The Chairman: Yes, those are two different issues.

Mr. Doherty: If I may, I will speak for my own terminal. Mr. Carré can then speak for his.

About two years ago, we opened our terminals, at our own expense, at 6 a.m., in order to accommodate more trucks and reduce their waiting time. That was the first stage. We were quite successful. Then, we surveyed the truckers and asked them: if we stay open until midnight, will there be any traffic coming to our terminal? At the time, according to the survey, at least 25 per cent of the respondents said that they would come to the terminal at night. We made a decision, based on those figures, to remain open, even though it cost us \$1 million more every year. That allows the truckers to come in at night, when there is less traffic. Today, 12 per cent of our trucking business is between 5 p.m. and 11 p.m. That does not represent a huge number, but we continue to provide the service. If we experience that type of problem, it is not the fault of the truckers. They are ready to deliver to the warehouses, but the warehouses are not always open.

The Chairman: They are closed.

Mr. Doherty: I am sure you have heard this story before.

The Chairman: Yes.

M. Doherty : Je vous dis que si on pouvait réduire le temps de transit...

La présidente : Vous pourriez y arriver?

M. Doherty : Réduire les heures de Montréal à Chicago, à 24 heures, ce serait quelque chose à faire.

La présidente : C'est possible?

M. Doherty : C'est possible en autant qu'ils mettent les voies en conséquence, pour que les trains atteignent des vitesses peut-être de 150 ou 175 kilomètres/heure. En Europe, ils le font, alors je ne vois pas pourquoi on ne pourrait pas le faire ici.

La présidente : Ça prend du temps.

M. Doherty : Malgré l'hiver, mais ça prend du temps.

La présidente : Oui. On sait que 55 p. 100 des conteneurs du Port de Montréal sont transportés par rail. Êtes-vous satisfait de la qualité des services ferroviaires qui desservent le terminal et comment on pourrait améliorer le service ferroviaire auprès des terminaux du Port de Montréal? Et je vais aller plus loin, qu'en est-il de vos rapports avec les services de camionnage? On a rencontré des camionneurs hier. Est-ce que vous êtes satisfaits? Est-ce que nous devrions améliorer le camionnage pour mieux intégrer le transport par camion dans les terminaux de Montréal? Et on parle de réservation de temps, on parle de temps d'attente. Ce dont les camionneurs se plaignent, c'est l'attente dans la journée. Ils arrivent tôt, mais ils doivent attendre longtemps. Est-ce cela le système de réservation?

M. Doherty : Si vous permettez, je vais répondre d'abord relativement au camionnage, puis ensuite passer aux chemins de fer.

La présidente : Oui, ce sont deux choses.

M. Doherty : Je vais parler pour mon terminal, si vous me permettez. M. Carré va parler pour le sien.

Voilà environ deux ans, nous avons ouvert nos terminaux à nos frais, à 6 heures le matin, pour pouvoir passer plus de camions et réduire les temps d'attente. C'était la première étape. On l'a fait et ce fut une réussite. Après cela, on a fait un sondage auprès des camionneurs, pour leur demander : si on ouvre jusqu'à minuit le soir, est-ce qu'il y en a qui vont venir? À l'époque, le sondage a indiqué qu'au moins 25 p. 100 des camionneurs de jour, viendraient le soir. Suite à un tel résultat, on a décidé d'ouvrir, malgré que cela nous coûte 1 million de dollars de plus par année. Cela dégage le camion puis ça l'amène le soir, pour éviter les heures de trafic. Je peux vous dire qu'aujourd'hui, 12 p. 100 de nos camions arrivent après 17 heures jusqu'à 23 heures. Ce qui n'est pas énorme, mais on continue quand même. Si on a un tel problème, ce n'est pas la faute directe des camionneurs. Ceux-ci sont prêts à livrer aux entrepôts, mais les entrepôts n'ouvrent pas.

La présidente : Ils sont fermés.

M. Doherty : Je suis certain que vous avez entendu cette histoire-là partout.

La présidente : Oui.

Mr. Doherty: The entire system has to change. Mr. Carré and I can deliver containers, and unload 3,000 to 4,000 containers from ships every day. But if the stores and warehouses are not open, then we cannot deliver them. The same goes for the truckers: these places are only open during the day. So the truckers are funnelled in from 8 a.m. until 5 p.m. And despite the fact that there is evidence to show that volumes are increasing, the warehouses will not extend their hours of operation.

The Chairman: No.

Mr. Doherty: That is the problem. You heard the same story in Vancouver, and you will hear the same thing in Halifax. We have to convince the warehouses to open at night in order to accommodate the trucks at night. The terminals are prepared to remain open around the clock, but not to move only two or three containers. We need to have enough volume to justify the costs, but we are prepared to do so. As I said, the truckers are not the ones who are holding everything up; the trucker will do whatever it takes to serve his customer. But the customer has to be open. Unfortunately, that is one of the problems. Just one more thing about the trucks, our turnaround time for trucks averages 25 minutes.

Mr. Carré: At the most.

Mr. Doherty: We have to be careful. If all of the trucks decide to come in at 8 a.m., then there will be 200 of them, and that will cause some delays. The truckers know when the terminal is likely to be busy, so they need only avoid coming at those times and we will get them in and out again in 25 minutes. That is what we do, and Mr. Carré can confirm that. We have to take care when we speak about long waiting lines.

The Chairman: Is it possible to make a reservation?

Mr. Doherty: No, we have no reservation system. Personally, I do not think we need one. There are places where it might be necessary, such as Los Angeles, for instance. But we do not need to have one yet.

Mr. Carré: The same goes for Termont, we have no reservation system, and the average in and out time for a trucker who is delivering a container and picking up another one is between 20 and 25 minutes. We currently open at 6 a.m. and we close at 4 p.m. If we had enough volume to justify working from 4 p.m. until midnight, we would do so, but it is not necessary at this time. We process, on average, between 550 and 600 trucks, between 6 a.m. and 4 p.m.

The Chairman: Four o'clock in the afternoon.

Mr. Carré: That can give you an idea of the average time that the truckers spend in our terminals.

Mr. Doherty: Exactly.

The Chairman: And for rail, Mr. Doherty?

Mr. Doherty: We are spoiled, when it comes to rail service; 70 per cent of our containers are handled by Canadian Pacific, and, in my opinion, they are second to none when it comes to managing a railroad. They are never short of rail cars, and they

M. Doherty : Il faut que tout le système change. M. Carré et moi pouvons livrer des conteneurs, décharger des navires de 3 000, 4 000 conteneurs/jour. Mais si les magasins et les entrepôts n'ouvrent pas, on ne peut pas les livrer. Les camionneurs, c'est la même chose : ils ouvrent juste le jour. Alors, les camionneurs sont forcés dans un entonnoir, de 8 heures le matin à 17 heures. Et de plus en plus, les chiffres démontrent que les volumes augmentent, mais les entrepôts n'ouvrent pas malgré cela.

La présidente : Non.

M. Doherty : C'est cela le problème. À Vancouver, vous avez entendu la même histoire, et vous allez entendre la même chose à Halifax. Il faut convaincre les entrepôts d'ouvrir le soir pour pouvoir prendre ces camions le soir. Nous, comme terminaux, on est prêts à ouvrir 24 heures par jour, mais pas pour deux, trois boîtes. Il faut avoir un volume pour justifier les coûts, mais on est prêts à le faire. Comme je dis, ce n'est pas le camionneur qui bloque le processus; le camionneur va faire ce qui est nécessaire pour son client. Mais le client, il faut qu'il ouvre. Malheureusement, c'est un des problèmes. Je vais juste rajouter une petite affaire pour les camionneurs, nos terminaux revirent les camions de bord sur une moyenne de 25 minutes.

M. Carré : Au maximum.

M. Doherty : Il faut faire attention. Si tous les camions décident d'arriver à 8 heures le matin, il y aura 200 camions et il y aura quelques retardements. Les camionneurs connaissent les périodes de pointe, ils ont seulement qu'à les éviter et ils verront qu'ils vont rouler à 25 minutes. On le fait, et M. Carré peut le confirmer. Il faut faire attention quand on parle des lignes d'attente.

La présidente : Est-ce qu'il y a réservation?

M. Doherty : Non, on n'a pas de système de réservation. Personnellement, je crois que dans notre cas, ce n'est pas nécessaire. Il y a des places où cela peut être nécessaire, par exemple à Los Angeles. Mais nous, on n'est pas rendus là.

M. Carré : C'est la même chose à Termont, on n'a pas de réservation, la moyenne d'un camionneur, la rentrée et la sortie, en délivrant une boîte puis en ramassant une autre boîte, c'est de 20 à 25 minutes. On ouvre les portes du terminal présentement à 6 heures le matin jusqu'à 16 heures. Si le volume demandait de travailler de 16 heures à minuit, on le ferait, mais présentement ce n'est pas nécessaire. On fait une moyenne de 550 à 600 camions, de 6 heures du matin à 16 heures l'après-midi.

La présidente : Seize heures de l'après-midi.

M. Carré : À ce moment-là, cela peut vous donner une moyenne du temps que les camionneurs passent à l'intérieur du terminal.

M. Doherty : Exact.

La présidente : Pour le rail, monsieur Doherty?

M. Doherty : Pour ce qui est du rail, on est choyé; 70 p. 100 de nos boîtes sont manipulées par Canadien Pacifique, qui sont, quant à moi, « second to none », dans la gestion d'un chemin de fer. On a tous les wagons nécessaires, sur un temps qui est

are always on time. Our operations people meet with their Canadian Pacific counterparts twice a day, to ensure that the pipeline will continue to flow. We have operations people who meet with them four or five times a year to deal with the bigger problems. Canadian Pacific is very open to that type of thing.

With respect to Canadian Pacific, they are always ready to listen to our suggestions for improvement. The rest of our cargo, 30 per cent, is handled by Canadian National. Our customers tell us that they are a little slower than Canadian Pacific, because their system is different. With Canadian Pacific, we can move containers out within 36 hours, but it takes us a little longer with Canadian National.

The Chairman: More than 36 hours. Is your experience the same, Mr. Carré?

Mr. Carré: The experience is the same. In our case, I would say that 90 per cent of our containers are handled by Canadian National; the other 10 per cent by Canadian Pacific. There is a huge difference between the two railway companies, on that I would agree with Mr. Doherty. Canadian National is more interested in their IMX, as they call it, in other words, the number of cars that they handle, regardless of what they are. It is a matter of volume, something like 10,000 feet per day.

The Chairman: Would it be possible to improve the performance of a terminal through better management of the containers, and without increasing the amount of space? We know that there is a problem with space. Do you think that would be a possible solution?

Mr. Doherty: There are systems that allow us to improve the terminal through-put. We can stack the containers higher, as long as the terminal is designed to accommodate it. As you can see, these containers are extremely heavy. If the surface is not 100 per cent compact, then there can be problems with the asphalt. That means that the higher the stack of containers, the more likely each row is to be crooked, and less secure, which is why it is not done. That is the reason why we stop at five rows. If the containers are empty, then we can pile them seven high.

Because of our climate, when frost damages our roads, it also affects the terminals. That means that we have to be extremely careful. However, we have GPS systems to identify the containers, so we know exactly where they are located in the terminal. The human eye can only see so far, particularly at night, when it is raining, because we work in all kinds of weather. As Mr. Carré said, we also have RTG systems, that allow us to do dense taking, which is very effective. That allows us to stack seven containers.

To answer your question about the truckers, if we move to that type of system, then we would have to allow for reservations in order to determine exactly when to retrieve the container at the far end of the terminal. We would schedule the trucks according to the location of the first, second, third or fourth container. That is what we would have to do, and anything is possible.

nécessaire. Nos gens d'opération rencontrent ceux du Canadien Pacifique deux fois par jour, pour s'assurer que le pipeline est fluide. Nous avons des gens d'opération qui les rencontrent quatre ou cinq fois par année pour régler les plus gros problèmes. Le Canadien Pacifique est très ouvert à cela.

En ce qui a trait au Canadien Pacifique, si on leur donne une idée pour améliorer l'affaire, ils sont prêts à écouter. La balance de notre cargo, le 30 p. 100, est desservie au Canadien National. D'après nos clients, il semble qu'ils sont un petit peu moins vites que le Canadien Pacifique, parce que leur système est différent. Avec le Canadien Pacifique, on peut sortir les boîtes en 36 heures, mais dans le cas de Canadien National c'est un petit peu plus long.

La présidente : Plus que 36 heures. Monsieur Carré, avez-vous la même expérience?

M. Carré : La même expérience. Dans notre cas, je dirais que 90 p. 100 de nos conteneurs sont transportés par le Canadien National; et l'autre 10 p. 100 par le Canadien Pacifique. Il y a une grosse différence entre les deux compagnies de chemin de fer, je suis d'accord avec M. Doherty là-dessus. Au Canadien National, ils ont la mentalité que le IMX, qu'ils appellent, c'est la quantité de chars qui rentrent, peu importe lesquels. C'est une question de volume, soit 10 000 pieds par jour ou quelque chose comme ça.

La présidente : Est-ce qu'il est possible d'améliorer le rendement d'un terminal en gérant mieux le trafic de conteneurs et sans avoir recours à plus d'espace? Parce qu'on sait qu'il y a un problème d'espace. Est-ce que vous, vous voyez une possibilité?

M. Doherty : Il y a des systèmes, qui nous permettent d'améliorer le « through port » dans un terminal. On peut aller plus haut, en autant que le dessin du terminal est fait en conséquence. Comme vous pouvez le constater, les poids de chargement sont énormes. Si le fond n'a pas été compacté à 100 p. 100, on peut avoir des anomalies dans l'asphalte. Alors, plus les piles de conteneurs sont hautes, plus elles risquent d'être un peu croches, moins c'est sécuritaire, donc on ne le permet pas. C'est la raison pour laquelle on arrête à cinq. Les conteneurs vides, on va les mettre à sept de haut.

À cause de notre climat, tant que les routes restent endommagées par le dégel, les terminaux sont aussi affectés. Alors, il faut faire très attention à ce qu'on fait. Par contre, il y a des systèmes de GPS pour identifier les conteneurs, pour savoir automatiquement où ils sont placés sur le terminal. À une certaine hauteur, l'oeil humain ne voit plus clair, surtout les soirs de pluie, parce qu'on travaille dans toutes les températures. Il y a les systèmes RTG, comme M. Carré le mentionnait, qui nous permettent de faire « dense taking », ce qui est très efficace. De cette façon, on peut empiler sept conteneurs.

Pour répondre à votre question au sujet des camionneurs, si jamais on se rend à de tels niveaux, il faudra des temps de réservation parce qu'il faut savoir exactement quand aller chercher la boîte dans le fond. Donc, on va cédule les camions : première boîte, deuxième boîte, troisième boîte, quatrième boîte. C'est cela qu'on devra faire, tout est possible.

Mr. Carré: In that case, the containers would have to be moved, they could not remain in the terminals. With rail, for example, we cannot wait two or three days to empty a rail car, it has to be unloaded from the boat and leave immediately. The same applies to containers for local distribution, they cannot stay on the dock for weeks at a time. It has to be like an assembly line, otherwise it would become unwieldy if everything stayed put. If that were the case, our operations would grind to a halt.

The Chairman: You need space. Do you think a terminal has enough autonomy to manage its own affairs, and what is your relationship with the Port of Montreal authorities? I do not want to put you on the spot, Mr. Doherty.

Mr. Doherty: No, you are not putting me on the spot.

The Chairman: Nor Mr. Carré.

Mr. Doherty: I can speak very candidly.

[English]

Mr. Taddeo and I go back quite a few years. He is a real ambassador for the port. You all heard him yesterday; he has the port in his blood. It may surprise you, but all of us do. The port is a special work environment. We work in all kinds of weather and under all kinds of conditions. The Montreal Port Authority runs the port railway; they give us service that is second to none, that is extremely efficient. The port's employees with whom we deal are also efficient and competent.

The port has a system set up, because of CBSA and their radiation detection portals, that Montreal again is first out of the gate, and that is because of the port and its environmental and firefighting capabilities. For accidents, for example, they are first on the job.

I think the port does a remarkable job, in that it also works closely with us and with the railroads in a teamwork manner. It does not go off on its own and we do not go off on our own; we try to work as a whole. I know this sounds like motherhood and apple pie, but we make the port work as a whole, as a partnership, and this is why Montreal is successful. You do not see boxes hanging around. If some member has a problem, the whole gets together and solves the problem — a bit like you folks are trying to do. This is the way it has to work. People look at how things go and they get envious of us, but a lot of effort has gone into this over the years. We build relationships. That is what it is all about, and at the end of the day it works, and we are proof that it works. I know that sounds like motherhood and apple pie, but from what I see, the Montreal Port Authority is one of the best in the planet.

M. Carré : Il faut, à ce moment-là, que les conteneurs bougent, il ne faut pas qu'ils restent sur les terminaux. Comme le rail, par exemple, il ne peut pas attendre deux ou trois jours pour un char vide, il faut qu'il soit débarqué du bateau et qu'il s'en aille immédiatement. C'est la même chose pour les conteneurs destinés à la distribution locale, ils ne peuvent pas rester sur le terminal pendant des semaines. C'est comme une chaîne, autrement ça devient une baloune si ça reste à la même place. À ce moment-là, on ne sera plus capables d'opérer.

La présidente : Vous aurez besoin d'espace. Est-ce que vous trouvez qu'un terminal dispose d'un degré suffisant d'autonomie pour gérer ses affaires, et quelle est votre relation avec l'administration du Port de Montréal? Je ne veux pas vous embêter, Monsieur Doherty.

M. Doherty : Non, vous ne m'embêtez pas.

La présidente : Ni monsieur Carré.

M. Doherty : Je peux parler très honnêtement.

[Traduction]

M. Taddeo et moi remontons à quelques années en arrière. C'est un véritable ambassadeur pour le port. Vous l'avez tous entendu hier; il a le port dans le sang. Cela pourrait vous surprendre, mais nous sommes tous pareils. Le port constitue un environnement de travail spécial. Nous travaillons sous toutes sortes de conditions, climatiques ou autres. L'Administration portuaire de Montréal gère le réseau ferroviaire du port; elle nous fournit un service absolument incomparable et efficace. Les employés du port avec qui nous traitons sont aussi efficaces et compétents.

Un système a été mis en place au port en raison de la présence des agents de l'Agence des services frontaliers du Canada et des portails de détection des radiations qu'ils contrôlent, et pour lesquels Montréal est encore au premier plan; cela parce que le port est doté de capacités sur le plan environnemental et en matière de lutte contre les incendies. Pour les accidents par exemple, ils sont incomparables.

Je pense que les responsables du port font un travail remarquable en ce sens qu'ils travaillent en étroite collaboration avec nous et avec les compagnies de chemin de fer dans une approche d'équipe. Personne n'empiète sur le domaine de l'autre; nous essayons de faire un travail d'ensemble. Je sais que cela semble aller de soi, mais nous faisons en sorte que le port fonctionne comme un ensemble, comme dans un partenariat, et c'est pourquoi nous réussissons à Montréal. Vous ne voyez pas des conteneurs partout en désordre. Si un membre a un problème, on se met tous ensemble pour trouver une solution, à peu près comme vous êtes en train d'essayer de faire. C'est ainsi que ça doit marcher. Les gens voient comment les choses se déroulent et nous envient, mais pour en arriver là, il nous a fallu beaucoup d'années et d'efforts. Nous cultivons nos relations. Voilà de quoi il est question, et au bout du compte, ça marche et nous sommes la preuve que ça marche. Je sais que cela semble aller de soi, mais d'après ce que je vois, l'Administration portuaire de Montréal est l'une des meilleures du monde.

Mr. Carré: Yes, we have very good relations with the port and good communications. It is just like a family. We all have the same goal: we want to make it effective.

The Chairman: It is effective.

Mr. Carré: The relationship is excellent.

Senator Merchant: I am from Regina, Saskatchewan, and we are talking about having an inland intermodal facility in Saskatchewan. We have lots of space and we can expand forever. We are on Highway 1; we have the trains going right through; and we have a connection north-south. How do you think that might work? Do you think there is a possibility of alleviating some of the pressures that others are having, particularly out in Vancouver, by moving things inland and having an inland intermodal port?

Mr. Doherty: It all comes down to cost. We are faced with the fact that 50 per cent of our cargos go into the U.S., and Vancouver is about the same. You would be speaking about the cargo that comes into Canada.

Senator Merchant: As well as south to the U.S., to Chicago.

Mr. Doherty: Yes, and the south.

You want to avoid double handling as much as you can, because that is expensive. If it could be pre-planned to move the cargo directly from the ship onto rail cars and then bring it to an inland terminal, almost in an automated sequence, it could possibly be made to work, but the costs would have to be evaluated. It may become necessary as the ports become congested in the future, because if the growth continues, especially on the West Coast the way China is bounding away, the terminals will not be able to keep up. They will have to move it inland, but do they want to move it as far as Saskatchewan? That is a long way from Vancouver. When you are talking about inland terminals, usually you are talking about 50 miles or maybe 100 miles away. How far is Saskatchewan from Vancouver? It has to 600 or 800 miles.

Senator Merchant: It is many miles, maybe 800 miles.

Mr. Doherty: That is a long way, and it is over the single track that now exists between the West Coast and the East. That is part of the problem — you would almost have to build another track out there.

Senator Merchant: There is somebody in Winnipeg who wants to put in a good word.

Senator Zimmer: I am from Manitoba. Of course, there is the Port of Churchill. I asked the previous delegation question this question. We hear about traffic coming from the east, from Asia, to the West Coast, and possibly from the south, from Panama, but nobody talks about the North. We have the Port of Churchill. Climate change is melting the ice, and we have ice breakers and so on. How realistic is the possibility of that port being more active in the future, especially with the polar route coming right over

M. Carré : Oui, nous entretenons d'excellentes relations et de bons contacts avec les autorités portuaires. C'est comme dans une famille. Nous poursuivons le même objectif : nous voulons agir avec efficacité.

Le président : C'est efficace.

M. Carré : Les relations sont excellentes.

Le sénateur Merchant : Je viens de Regina, dans la Saskatchewan, et nous évoquons la possibilité de créer une installation intermodale intérieure dans notre province. Nous avons énormément d'espace, ce qui permet de s'étendre à l'infini. L'autoroute 1 passe chez nous, les trains aussi; et nous avons une connexion nord-sud. Pensez-vous que ça peut donner quelque chose? Y a-t-il une possibilité de réduire la pression qui pèse sur les autres, particulièrement sur Vancouver, en évacuant d'autres marchandises vers l'intérieur et en aménageant un port interne intermodal?

M. Doherty : Tout est question de coût. Nous sommes confrontés à la situation suivante : 50 p. 100 de nos cargaisons vont aux États-Unis et à Vancouver, c'est pareil. Peut-être parlez-vous des cargaisons qui entrent au Canada.

Le sénateur Merchant : Et aussi de celles qui vont vers le sud, aux États-Unis, à Chicago.

M. Doherty : Oui, et le sud.

Il faut éviter autant que possible une double manipulation, parce c'est coûteux. Si c'était possible de planifier et de retirer directement la cargaison du navire, de la mettre dans des wagons porte-rail et de la faire parvenir à un terminal intérieur, en un enchaînement presque automatique, ça pourrait peut-être marcher, mais il faudrait en évaluer les coûts. Cela pourrait s'avérer nécessaire dans l'avenir avec la congestion des ports, parce que si la croissance se poursuit, particulièrement sur la côte Ouest, compte tenu de l'essor de la Chine, les terminaux ne pourront pas suivre le rythme. Il faudra les déplacer vers l'arrière-pays, mais ont-ils l'intention de les positionner jusqu'à la Saskatchewan? C'est loin de Vancouver. Quand on parle de terminaux intérieurs, habituellement ils sont situés à 50 ou peut-être 100 milles plus loin. Quelle distance y a-t-il entre Vancouver et la Saskatchewan? Six cents ou 800 milles.

Le sénateur Merchant : Ça fait beaucoup de milles, sans doute 800 milles.

M. Doherty : Ça fait une longue distance et loin de l'unique voie ferrée qui relie actuellement les côtes Ouest et Est. Voilà un premier problème : il faudra presque construire une autre voie par là.

Le sénateur Merchant : Il y a quelqu'un de Winnipeg qui voudrait faire une bonne contribution.

Le sénateur Zimmer : Je viens du Manitoba. Bien entendu, il y a le Port de Churchill. J'ai posé cette question à la délégation précédente. Nous entendons parler des marchandises venant de l'est, d'Asie, à destination de la côte Ouest, et peut-être du sud, du Panama, mais personne ne parle du Nord. Nous avons le Port de Churchill. En raison du changement climatique, la glace est en train de fondre et nous disposons des brise-glaces, entre autres. Jusqu'à quel point est-il réaliste d'envisager que ce port puisse

and getting the northern transportation through Churchill and then distributed to the provinces? What are your thoughts on that? We are talking about when things have changed in the future.

Mr. Doherty: I am not avoiding your question, but I really cannot answer, because I have not looked at that in depth. I guess I have read the same things you have about climate change and the ice melting and the possibilities in the future. It will depend on how fast the climate change happens, what type of cargo would be beneficial to go through Churchill into the hinterland, and what would be advantageous from a cost perspective. I am not privy to that type of information, so I really cannot answer the question properly.

Senator Merchant: In Vancouver we heard that Canada's transportation system has a terrible reputation for being unreliable. Is that just a West Coast problem?

Mr. Doherty: It is not our problem. We have a very efficient transportation system as far as our cargo out of Montreal is concerned. It works very well, and for the reasons I stated. We work in partnership with the major railways and the trucking companies and it seems to work. Maybe somebody should look to see what we are doing.

Michael Fratianni, Chief Financial Officer, Montreal Gateway Terminals Partnership: As Mr. Doherty said, the situation is quite good here in the East, but that does not necessarily mean that there do not have to be significant investments in the future to ensure that we maintain our competitive position. In the U.S., a lot of money is being invested in infrastructure and port activities. If Montreal is to remain competitive and continue to grow into the future, there have to be investments here as well. Although we do not suffer from the congestion that plagues the West Coast, I do not think we should just sit on our laurels and expect things to continue moving along nicely. We need to continue to invest in infrastructure. We probably need to look at partnerships with the government to ensure that we maintain the competitive advantage we have built over the last 20 or 25 years.

Senator Merchant: I still do not understand how you will handle the capacity increases. You cannot expand because of the land situation. Dubai airports have doubled their capacity through productivity. How do you plan to handle this if the problem arises?

Mr. Doherty: First, there is still a bit of space for the Port of Montreal to expand. Second, you can increase productivity by going after state-of-the-art equipment, which keeps being developed and is getting better all the time. That is an investment, as Mr. Fratianni just said. It is necessary to keep

être plus actif dans l'avenir, particulièrement avec la route polaire qui y aboutirait et permettrait d'y faire transiter toutes les marchandises venant du Nord, qui seraient ensuite distribuées aux provinces? Qu'est-ce que vous en pensez? Nous parlons de l'avenir, quand les choses évolueront.

M. Doherty : Je ne cherche pas à éviter votre question, mais je suis réellement incapable d'y répondre, parce que je n'ai pas analysé cela en profondeur. Je pense avoir lu ce que vous dites à propos des changements climatiques, de la fonte de la glace et des possibilités d'avenir. Ça va dépendre de la vitesse des changements climatiques, du type de cargaison qu'on aurait intérêt à faire passer par Churchill à destination de l'arrière-pays et de ce qui serait avantageux en termes de coût. Je ne dispose pas de ce genre d'informations, et voilà pourquoi je ne peux répondre convenablement à votre question.

Le sénateur Merchant : À Vancouver on nous a dit que le système de transport existant au Canada a la réputation peu enviable d'être non fiable. Est-ce un problème auquel est confrontée seule la région du Pacifique?

M. Doherty : Nous n'avons pas ce problème. Nous avons un système de transport efficace en ce qui concerne le fret en provenance de Montréal. Ça marche parfaitement et pour les raisons que j'ai évoquées. Nous travaillons en partenariat avec les principales compagnies de chemin de fer et les sociétés de transport par camion et ça a l'air de marcher. Peut-être que d'autres auraient intérêt à chercher à comprendre comment ça se passe chez nous.

Michael Fratianni, chef de la direction financière, Société Terminaux Montréal Gateway : Comme l'a dit M. Doherty, la situation est plutôt bonne ici dans l'Est, mais cela ne signifie pas nécessairement qu'il ne doit pas y avoir de grands investissements dans l'avenir afin de nous permettre de conserver notre position concurrentielle. Aux États-Unis, on investit beaucoup d'argent dans les infrastructures et les activités portuaires. Pour que Montréal demeure compétitif et continue sa croissance dans l'avenir, des investissements doivent être réalisés aussi ici. Bien que nous ne connaissions pas les congestions qui sont le fléau de la côte Ouest, je ne crois pas que nous devrions dormir sur nos lauriers et attendre que les choses continuent à très bien se passer. Nous devons continuer à investir dans les infrastructures. Nous devons probablement envisager un partenariat avec le gouvernement afin de nous permettre de conserver l'avantage concurrentiel que nous avons construit au cours des 20 à 25 dernières années.

Le sénateur Merchant : Je n'arrive toujours pas à comprendre comment vous allez vous y prendre pour accroître vos capacités. Vous ne pouvez pas vous étendre compte tenu de votre situation géographique. Les aéroports de Dubai ont doublé leurs capacités grâce à la productivité. Comment prévoyez-vous vous y prendre si le problème se pose?

M. Doherty : Tout d'abord, il reste encore un peu d'espace permettant au Port de Montréal de s'étendre. Ensuite, on peut augmenter la productivité en recherchant des équipements dernier cri, qui continuent à être développés et qui au fil du temps ne font que s'améliorer. Il s'agit là d'un investissement, comme

investing in our product to keep it state-of-the-art. As I explained before, more and more equipment is being developed that allows you to go higher and faster, and to a great extent it is automated, computer controlled, and therefore it makes no mistakes. Those things can increase the port's capacity. That is part of it. Another part is getting the partners, as Mr. Carré said, to get the cargo out faster and in faster. Eventually we will have to look at three-day transits and the like. It is all coming to keep pace with the growth that we will have. However, as Mr. Fratianni said, we should not shy away from the fact that investment will be required from all parties, including the government. We cannot keep doing it alone.

Senator Merchant: Are your two companies competing?

Mr. Doherty: Absolutely.

Mr. Carré: Yes.

Mr. Doherty: We have the same clients.

Senator Merchant: You have the same clients?

Mr. Carré: Yes, we do.

Senator Merchant: Mr. Doherty, you have 700 employees. How many do you have, Mr. Carré?

Mr. Carré: It depends on the day; if everyone is working, some days we get up to 250 or 300 people working.

Senator Merchant: Are you considering merging or anything like that in the future?

Mr. Carré: You never know today what is happening.

Mr. Doherty: Between Mr. Carré and me, we about hire just about everybody on the port.

Mr. Carré: I would say so.

Mr. Doherty: Between the two of us, these days we are the terminals that hire all of the longshoremen and the truckers, and we keep the trains busy.

Senator Zimmer: I want to talk about the Port of Montreal itself. Apparently, the port has been assured by consultants that its infrastructure plans for containerized freight will meet its needs for the future. Correspondingly, are you confident that the rail and trucking industries are prepared to invest in sufficient capacity to meet the demands for container transportation and be able to handle your infrastructure and your system? Are you confident that they are moving along at the same pace as you?

Mr. Carré: I would say that first of all we have to improve on the infrastructure as far as the highway is concerned. We have been fighting for years to have Notre Dame Street improved. Highway 30, the extension to Highway 30 and Highway 25 all have to be completed or improved. That infrastructure has to be

M. Fratianni vient de dire. Il est nécessaire de continuer à investir dans notre produit afin qu'il soit toujours à la fine pointe. Comme je l'ai expliqué tantôt, on développe de plus en plus des équipements qui vous permettent d'aller plus vite et plus haut; ils sont aussi dans une large mesure automatisés et contrôlés par ordinateur, et par conséquent ils ne font pas d'erreurs. Tout cela peut permettre d'augmenter la capacité du port. Voilà d'une part ce qu'on peut faire. D'autre part, il faut trouver des partenaires, comme a dit M. Carré, afin que l'on débarque et embarque plus vite la cargaison. Finalement il faudra parvenir à réduire le temps de transit à trois jours ou à peu près. Dans tous les cas, il faudra conserver le rythme de croissance que nous aurons. Cependant, comme M. Fratianni l'a dit, nous devons garder à l'esprit que toutes les parties, y compris le gouvernement, devront consentir des investissements. Nous ne pouvons pas continuer à agir seuls.

Le sénateur Merchant : Vos deux sociétés sont-elles concurrentes?

M. Doherty : Absolument.

M. Carré : Oui.

M. Doherty : Nous avons les mêmes clients.

Le sénateur Merchant : Vous avez les mêmes clients?

M. Carré : Effectivement.

Le sénateur Merchant : Monsieur Doherty, vous avez 700 employés. Combien en avez-vous, monsieur Carré?

M. Carré : Ça dépend des jours; si tout le monde est en poste, il y a des jours où nous pouvons atteindre un effectif de 250 ou 300 employés.

Le sénateur Merchant : Envisagez-vous la possibilité, à l'avenir, de fusionner ou d'arriver à quelque chose de ce genre?

M. Carré : On ne sait jamais aujourd'hui ce qui arrivera demain.

M. Doherty : M. Carré et moi sommes pratiquement en train de recruter toutes les personnes disponibles au port.

M. Carré : C'est bien cela.

M. Doherty : Ces jours-ci, nos deux terminaux ont recruté tous les dockers et les camionneurs, et nous fournissons du travail aux trains.

Le sénateur Zimmer : Je voudrais parler du Port de Montréal même. Apparemment, des consultants ont assuré l'administration portuaire que ses plans d'infrastructure pour le fret en conteneur vont permettre de satisfaire ses besoins dans l'avenir. En conséquence, êtes-vous sûrs que l'industrie ferroviaire et l'industrie du camionnage sont prêtes à investir pour avoir la capacité suffisante permettant de satisfaire la demande de transport par conteneur et pour être capables de s'adapter à vos infrastructures et à votre système? Êtes-vous sûrs qu'elles avancent au même rythme que vous?

M. Carré : Je dirais qu'en tout premier lieu nous devons améliorer les infrastructures en ce qui concerne l'autoroute. Nous nous sommes battus pendant des années afin que la rue Notre-Dame soit réaménagée. L'autoroute 30, l'extension de l'autoroute 30 et l'autoroute 25 doivent toutes être achevées ou

developed to be able to move. As I said before, you cannot stack everything in one spot; everything has flow. If somebody stops along the line we will be jammed, so the most important thing is to make sure that everybody works in the same direction. Therefore, we have to include the railways and the trucking companies.

Senator Zimmer: Transport Canada told the committee that the Port of Montreal is expected to receive an increase of more than 2 million TEUs — twenty-foot equivalent units — around 2020. Do you agree with that assessment? If it is an accurate assessment, will your infrastructure be able to handle that volume in 2020?

Mr. Doherty: The latest study I had access to was a private one and it indicated that by 2015 we will be in a position to handle 1.8 million TEUs. That study did not go as far as 2020, but I think that with the right moves and the right investments from all the partners, the Port of Montreal could possibly get up to 2 million TEUs.

Senator Zimmer: Representatives from the Port of Montreal told this committee that the federal government should concentrate its efforts on providing transportation infrastructure. Do you think that federal funds would be better invested in road-related or rail-related infrastructure such as grade-separated crossings? If so, what specific investments would you recommend?

Mr. Fratianni: We think both modes are extremely important. For the trucking mode, as Mr. Carré just mentioned, Notre Dame Street is a major artery that needs to be redesigned. Highway 30, which will create a beltway around Montreal, would certainly reduce the problems with traffic congestion during peak times. It would also do wonderful things for the environment, since there would probably be less idling of these engines. Studies done over the years have demonstrated over and over again that it is absolutely vital to make those investments. We certainly hope that somehow, through partnerships involving the municipal, provincial and federal governments as well as perhaps the private sector, these projects get underway soon and some major announcement will be made on the road side.

I cannot speak on behalf of the railways. Both CP and CN have invested millions of dollars over the last several years to upgrade their networks and buy new equipment.

Every time you pick up a publication that deals with containerization, the big issue is infrastructure. The ships are getting bigger. The ports can probably become a little more efficient and move the cargo a little more expeditiously. The problem is the inland: How do you move the boxes inland to the ports in an efficient manner? I think it is obvious to the four of us

réaménagées. Il faut que ces infrastructures soient aménagées pour que les marchandises circulent. Comme je l'ai dit tantôt, on ne peut tout empiler en un seul endroit, tout doit circuler. Si ça coince quelque part, c'est l'engorgement. Le plus important c'est donc de s'assurer que tous œuvrent dans la même direction. Par conséquent, nous devons inclure dans notre stratégie les entreprises de chemin de fer et de camionnage.

Le sénateur Zimmer : Transports Canada a informé le comité qu'on s'attend à ce que la hausse du volume de fret du Port de Montréal dépasse les 2 millions d'équivalents vingt pieds (ÉVP) autour de 2020. Êtes-vous d'accord avec ces prévisions? Au cas où elles seraient exactes, vos infrastructures seront-elles capables de faire face à un tel volume en 2020?

M. Doherty : La dernière étude dont j'ai eu connaissance était faite par un organisme privé et elle indiquait qu'en 2015, nous serons en mesure de traiter 1,8 million d'ÉVP. Cette étude ne s'étendait pas jusqu'à 2020, mais je crois que si tous nos partenaires suivent le rythme et investissent en conséquence, le Port de Montréal pourrait recevoir jusqu'à 2 millions d'ÉVP.

Le sénateur Zimmer : Des représentants du Port de Montréal ont dit au comité que le gouvernement fédéral devrait concentrer ses efforts sur l'aménagement des infrastructures de transport. Pensez-vous que les financements fédéraux seraient mieux investis dans des infrastructures routières ou ferroviaires telles que les passages dénivelés? Si oui, quels investissements en particulier recommanderiez-vous?

M. Fratianni : Nous pensons que tous les deux modes sont extrêmement importants. Pour le mode routier, comme M. Carré vient de mentionner, la rue Notre-Dame est une importante artère qu'il faudrait repenser. L'autoroute 30, qui créera une périphérique autour de Montréal permettrait de réduire les problèmes de congestion qui surviennent durant les heures de pointe. Cela aurait aussi des retombées positives sur l'environnement, étant donné que les moteurs tourneraient probablement moins au ralenti. Des études menées pendant des années ont démontré à maintes reprises qu'il est absolument vital de réaliser ces investissements. Nous espérons bien sûr que d'une manière ou d'une autre, à travers des partenariats impliquant les gouvernements municipal, provincial et fédéral, de même que le secteur privé, ces projets vont démarrer bientôt et qu'une importante annonce sera faite concernant les routes.

Je ne peux pas parler au nom des entreprises de chemin de fer. Canadien Pacifique et Canadien National ont tous deux investi des millions de dollars au cours des dernières années pour mettre à jour leurs réseaux et acquérir de nouveaux équipements.

Chaque fois qu'on parcourt une publication qui traite de la conteneurisation, on constate que le gros problème ce sont les infrastructures. On construit des navires de plus en plus grands. Les ports peuvent probablement devenir un peu plus efficaces et procéder à des manutentions un peu plus rapides. Le problème c'est l'arrière-pays : comment faire parvenir les boîtes de l'arrière-pays

sitting here that investments need to be made on the rail side as well, to keep up with this growth which is forecast to continue probably in the double digits over the next several years.

We think investments have to be made on both the road side and the rail side, but we have to keep in mind that the port also has to invest a significant amount of money. Even though it has been extremely effective in generating profits year after year and has been proactive in investing the money back into the facilities, we think there are still some major investments that probably will have to be made over the next little while. You can burden or tax the users only so much, whether the shipping lines or the terminal operators. I think these huge investments have to be shared amongst a broader base if you want to continue to compete with New York and with Norfolk. That is extremely important, whether we are talking about Halifax, Montreal or Vancouver, because we all face the same issues.

[Translation]

Senator Dawson: Mr. Doherty, let us go back to your story about the fact that you have to take the pure white snow that falls from the sky onto the shoreline, and load it into trucks that pollute the air while you drive them 10 to 20 kilometres away and dump the snow into a river where it will eventually flow back into the St. Lawrence. You are forced to do this because you are not allowed to simply push the snow into the river from the 22 kilometres of shoreline that you operate along the port. I am sure your story — this obligation that is placed upon you — would be the hands-down winner for the dumbest move of the week.

I took the liberty of relating that little story, Madam Chairman, although I know that is not the aim of our study.

You were rather generous in what you said, earlier, about the CBSA; it sounds like a match made in heaven. Earlier today, as well as yesterday, and even before then, the committee has heard that their approach, their cooperation, their flexibility towards port authorities and users or those who make use of their equipment is not necessarily as benevolent as you have described it today. Do you think there is room for improvement in your relations with the CBSA?

Mr. Doherty: Thank you, Senator Dawson, particularly for your story about the snow, because both of us hail from the same part of the province, where there is no lack of snow.

Senator Dawson: Where the snow is pure and white, of course.

Mr. Doherty: Senator Dawson and I are from Quebec City, the provincial capital.

Senator Dawson: And so is Senator Eyton.

Mr. Doherty: Let us return to our relationship with the CBSA. When the people from the CBSA first came to see us with the VACIS, the discussions lasted weeks and weeks before anything

vers le port d'une manière efficace? Je pense que pour nous quatre ici rassemblés, il est évident qu'il faut aussi investir dans les infrastructures ferroviaires afin d'aller au rythme de cette croissance qui, selon les prévisions, devrait se poursuivre et atteindre probablement les deux chiffres au cours des prochaines années.

Nous pensons qu'il faut investir à la fois dans les routes et dans les voies ferrées, mais n'oublions pas que le port aussi doit investir une bonne somme d'argent. Bien qu'il ait fait preuve non seulement d'une efficacité extraordinaire pour générer des profits au fil des ans, mais aussi d'initiative pour réinvestir l'argent dans les installations, nous pensons qu'il reste encore quelques gros investissements qu'il faudra probablement réaliser très prochainement. On peut accabler ou imposer les usagers jusqu'à un certain point seulement, qu'il s'agisse des compagnies maritimes ou des opérateurs de terminaux. À mon avis, ces gros investissements doivent être répartis entre des investisseurs provenant d'une plate-forme élargie si on veut continuer à concurrencer New York et Norfolk. Cela est très important, qu'il s'agisse de Halifax, de Montréal ou de Vancouver, parce que nous sommes tous confrontés aux mêmes problèmes.

[Français]

Le sénateur Dawson : Monsieur Doherty, revenons à cette histoire qui vous oblige à prendre de la neige pure et blanche qui tombe du ciel sur le bord du fleuve, à la mettre dans des camions, à polluer pendant 10 à 20 kilomètres pour ensuite la décharger dans une rivière et qu'elle revienne finalement dans le fleuve. Tout cela, au lieu de vous permettre de l'envoyer dans le fleuve sur les 22 kilomètres que vous avez le long du port. S'il y avait un prix de stupidité de la semaine, votre histoire serait sûrement la gagnante.

Je me suis permis de souligner cette anecdote, madame la présidente, mais ce n'est pas l'objectif de notre étude.

Je vous ai trouvé un peu généreux lorsque vous avez parlé tout à l'heure de l'ASFC, c'est quasiment comme si vous aviez la relation idéale. On a entendu des remarques au comité aujourd'hui, hier et dans le passé, sur le fait que leur approche, leur collaboration, leur souplesse envers les autorités portuaires et les utilisateurs ou ceux qui ont à se servir de leur équipement, n'est pas nécessairement aussi rose que vous l'avez présentée tout à l'heure. Est-ce que vous pensez qu'il y aurait des améliorations à faire dans vos relations avec l'ASFC?

M. Doherty : Sénateur Dawson, merci, surtout pour l'anecdote sur la neige, parce qu'on vient tous les deux du même coin de la province, où il y en a beaucoup de neige.

Le sénateur Dawson : Où la neige est blanche et pure, oui.

M. Doherty : Le sénateur Dawson et moi venons de Québec, la Vieille Capitale.

Le sénateur Dawson : Le sénateur Eyton aussi.

M. Doherty : Revenons à notre relation avec l'ASFC. Au début, quand les gens de l'ASFC sont venus nous voir avec les VACIS, on a parlé pendant des semaines et des semaines avant

was actually implemented and before we could find the appropriate spot to operate the machinery in our terminals. Yes, there is no doubt that they take up a lot of space and the process is expensive for our clients, but we charge for the system. However, I can honestly say that we have always worked well together. I think they would probably say the same thing about us. As I said earlier, in reference to the trucking industry and the railroads, the best way to tackle our problems is by keeping the lines of communication open and by working on them together. It is of no use to be confrontational.

We worked on a gate system with Mr. Steve Létourneau two years ago. He came to see us, we had a chat. Before Steve came, we were told: we are going to put them there, and the rest is your problem, but they have to work. Mr. Létourneau understood what type of problem this could cause. They wanted to put them under our cranes, where they would have been in the way. They finally managed to understand. We also suggested that they do some tests, some "dummy runs" with pieces of concrete, to show where the gates would be. It took a number of months before we could determine the best place to put them. It all worked out well in the end.

Last week, Mr. Stockwell Day and Mr. Fortier came to the official opening. Everything has been working well since Monday. Today they will be estimating the possible delays. So far, any delays have been minimal, because we did the preparatory work together with them.

The one thing that bothers us is the fact that everything must be checked in Ottawa, which is quite a distance from us. At the outset, we always wanted to have someone in the terminal in order to respond immediately. Mr. Carré and I can unload 200 or 300 containers per hour. By the time they realize that a box is non-standard, it will be buried under the pile.

Senator Dawson: Between the time when they identify it and the time when they notify you.

Mr. Doherty: That is what we fear. That is our greatest concern.

Mr. Carré: And we also have to go and retrieve the container.

Mr. Doherty: That is why we wanted people in the terminal. But for financial or other reasons, they decided that everything would be managed from Ottawa. We will see how that works out in the future. I am sure that if there are any small problems, we will work together to solve them.

Senator Dawson: I asked the question because it seems obvious that if we look at the traffic from point A to point B, as they say, the chain is only as strong as its weakest link.

In the fall, we will be deep into our recommendation process, and we may not be seen again. Without putting you on the spot, if you had to identify the weakest link in the process of moving a container from point A to point B, where would it be? As users, gentlemen, for the purposes of our recommendations, would you say that the weakest link in the current process is in the regulations, the legislation or the funding? Some things, like the weather or winter, cannot be changed. Beyond the fact that the

que ce soit mis en marche et puis on a trouvé des sections appropriées pour le faire sur nos terminaux. Oui, c'est vrai que ça prend de la place et que ça coûte cher à nos clients, il n'y a pas de doute, mais on charge pour ce système. Je peux, par contre, dire honnêtement qu'on a toujours eu une bonne collaboration avec eux. Je crois qu'ils vont dire la même chose de nous. C'est un peu comme je disais tout à l'heure, entre nous, les camionneurs et le chemin de fer, c'est en se parlant et en examinant les problèmes qu'on va les régler. Ce n'est pas en se tirant des roches.

On vient de faire les systèmes de portail, avec M. Steve Létourneau il y a deux ans. Il est venu nous voir, on a jasé. Avant l'arrivée de Steve, on nous disait : on va les mettre là, arrange-toi avec, fais-les marcher. M. Létourneau a compris les problèmes que ça pouvait entraîner. Ils voulaient les mettre en dessous de nos grues, il n'y a rien qui aurait bougé. Alors, ils ont compris ça. On a aussi suggéré de faire des tests, des « dummy runs » avec des morceaux de béton, pour indiquer des portails. On l'a fait pendant des mois et des mois, avant de trouver le bon endroit où les mettre. Cela a bien fonctionné.

La semaine passée, M. Stockwell Day et M. Fortier sont venus à l'inauguration. Tout fonctionne depuis lundi, ça va bien. Aujourd'hui, on fait une évaluation des délais possibles. À ce jour, s'il y en a, ils sont minimes, parce qu'on a fait nos devoirs avec eux.

Il y a une affaire qui nous chatouille, c'est le fait que c'est vérifié à Ottawa, et que la distance est grande. Au début, on a toujours voulu qu'il y ait quelqu'un au terminal pour pouvoir répondre immédiatement. M. Carré et moi pouvons décharger 200 ou 300 conteneurs à l'heure. Le temps qu'ils aient une réaction, s'ils trouvent une boîte qui est hors-norme, elle va être enterrée dans la pile.

Le sénateur Dawson : Entre le moment où il va l'avoir identifiée et le moment où il va vous le dire.

M. Doherty : C'est notre crainte. C'est notre grosse crainte.

M. Carré : Il faut quand même aller chercher cette boîte-là aussi.

M. Doherty : Donc, c'est pour cette raison qu'on voulait des gens au terminal. Mais pour des questions de coûts ou autres, ils ont décidé de tout faire à Ottawa. Alors, on verra ce que le futur nous réserve. Je suis certain que si on éprouve des petits problèmes, on va travailler ensemble pour les résoudre.

Le sénateur Dawson : Je posais la question, parce qu'il me semble évident que si on regarde la circulation du point A au point B, on dit que la chaîne est toujours aussi forte que son maillon le plus faible.

À l'automne, nous serons au cœur du processus de recommandations, et je pense qu'on ne vous reverra pas. Sans vous mettre dans l'embarras, si vous aviez à identifier dans le chaînon du transport d'un conteneur, du point A au point B, quel serait le maillon faible, selon vous? Soit par réglementation, par législation ou par financement, dans notre processus de recommandations, où, en tant qu'utilisateurs, messieurs, identifieriez comme étant le maillon faible du processus, au

snow is pure and white, I imagine it must not be very much fun to be working in the port in the middle of January. But in terms of what can be controlled, where do you see the weakest link?

Mr. Carré: I would say it involves the inland traffic; if that works well, then we are able to load and unload the containers.

Senator Dawson: Once everything is on the train or on the truck, then you have no other problems.

Mr. Carré: Exactly. And the ships must also be on time. If a ship is delayed by bad weather, that can cause us problems.

Mr. Doherty: As I said, we have to make sure that everything is done. It is like a pipeline, and once you turn on the tap, the water needs to flow unobstructed. There is no way around it. We have to make sure that it will work. Something else that we must not forget, particularly when it comes to the environment, is the water level in the St. Lawrence. The water level must remain constant, because that is a requirement for shipping. The ships, when they are loaded in Europe, are so heavy that the water level must be high enough to accommodate them when they sail into Montreal. There is no problem in Quebec City, where there is a 12- or 15-foot tide. But there is no tide in Montreal. So the water level must be constant. That is why the environment is so important, and why the lake water must continue to flow into the river.

Senator Dawson: One final question, Madam Chairman. You said something earlier that I would like you to repeat for the record. How much, on average, would a worker earn, in one of the 300, 500 or 800 jobs? What is the average wage of a worker at the Port of Montreal? How would a weakening of the Port of Montreal affect those jobs?

Mr. Doherty: According to our data, the average is about \$80,000 to \$85,000 for those working at the port. Those are high wages. These people work hard, and there is no doubt that they earn their wages. And they are all taxpayers.

Senator Dawson: According to my understanding, if part of the port is given over to the construction of condos or a park, and 200 jobs are lost in the process, would you agree that that would not be a good investment?

Mr. Doherty: No, it is not good for the economy.

[English]

Senator Eyton: There has been quite a lot of change in the ownership of ports over the last few years. Ports are a hot item and everybody wants them. I was thinking as I was listening to your happy story and your pleasure with all of your partners and associates. New York and New Jersey have gone, Baltimore is gone, Halifax I think has changed, Vancouver and Prince Rupert changed. On the West Coast I think there was some change in San Diego and in Seattle.

moment où on se parle? Il y a des choses qu'on ne peut pas changer comme la température et l'hiver. Au-delà du fait que la neige est pure et blanche, j'imagine que ça ne doit pas être drôle de travailler sur le quai un 15 janvier. Mais dans ce qui est contrôlable, quel serait le maillon faible?

M. Carré : Je dirais que c'est les mouvements internes, « inland », pourvu que ça marche très bien à ce moment-là, nous, on est capables de rentrer et sortir les conteneurs.

Le sénateur Dawson : Un coup rendu sur le train ou sur le camion, pour vous autres, il n'y a plus de problèmes.

M. Carré : Exactement. Il faut aussi que les navires soient en cédule. Un retard du navire à cause de la mauvaise température peut devenir un handicap.

M. Doherty : Comme je l'ai dit, il faut s'assurer de tout. C'est un pipeline et quand on ouvre la chantepleur, il faut que ça passe tout droit. Ça, c'est sûr et certain. Il faut s'assurer de cela. Une autre petite affaire qu'il faut penser, surtout dans le contexte de l'environnement, c'est les niveaux d'eau dans le fleuve Saint-Laurent. On veut s'assurer que le niveau d'eau reste toujours constant, parce que les navires comptent là-dessus. Les navires quand ils sont chargés en Europe, ils sont chargés à un point, alors il faut que le niveau d'eau soit adéquat quand ils arrivent à Montréal. À Québec, ce n'est pas un problème, il y a une marée de 12 ou 15 pieds. Mais à Montréal, il n'y a pas de marée. Il faut s'assurer que le niveau d'eau reste constant. Donc, c'est pour cela que l'environnement est très important, et que les lacs vident l'eau, puis qu'elle descend dans le fleuve.

Le sénateur Dawson : Une dernière question, madame la présidente. Vous l'avez dit tout à l'heure, mais je voudrais que ce soit au dossier. Quel serait, selon vous, le salaire moyen des gens? On parle de 300, 500 ou 800 emplois. Quel est le salaire moyen dans le domaine portuaire, à Montréal? Quel serait l'effet d'un affaiblissement du Port de Montréal au niveau des emplois?

M. Doherty : Selon les données qu'on a, les moyennes sont d'environ 80 000 à 85 000 dollars sur le port. Ce sont des salaires importants. Ces gens travaillent fort, il n'y a aucun doute qu'ils gagnent leur argent. Ce sont des gens qui paient des taxes.

Le sénateur Dawson : Si je comprends bien, si on décide de prendre une partie du Port et de construire des condos ou de faire un parc, on fait perdre 200 emplois, et ce n'est pas un bon investissement?

M. Doherty : Non, ce n'est pas bon pour l'économie.

[Traduction]

Le sénateur Eyton : Il y a eu bien des changements en ce qui concerne la propriété des ports au cours de ces dernières années. Les ports sont une marchandise très convoitée et chacun cherche à en acquérir. En vous écoutant raconter votre belle histoire et tout le plaisir que vous éprouvez à travailler avec vos partenaires et associés, une idée m'est venue. New York et New Jersey ont changé de mains, Baltimore aussi, je crois Halifax aussi, de même que Vancouver et Prince Rupert. Sur la côte Ouest, il me semble qu'il y a eu quelques changements de propriétaires à San Diego et à Seattle.

I want to ask about the ownership of the two institutions in front of me, Termont Terminal Inc. and Montreal Terminals Partnership. I take it that for the most part the ownership has stayed quite constant, except for the sale of one third of Termont to Maersk and the Mediterranean Shipping Company, MSC. Who owns the other two thirds of Termont?

Montreal Terminals Partnership would represent a number of owners. How many are there, and who are they?

Mr. Carré : One third of Termont Montreal is owned by the MSC with Cortelina International Corp, and the other two thirds is owned jointly by Cerescorp Company, which is the American company that bought the Japanese company NYK about four or five years ago, and by Logistec Corporation, which is a Canadian company with its head office in Montreal.

Mr. Fratianni : Montreal Terminals Partnership has gone through a number of changes as well over the last several years. In October 2005, Canadian Pacific Ships, which at the time owned both Racine and Cast terminals in Montreal, sold its activities to TUI, which also runs the Hapag-Lloyd shipping line. As you may know, Canadian Pacific Ships was a publicly traded company back then and its activities basically were taken off both the Toronto and the New York stock exchanges and now are integrated into Hapag-Lloyd. Thus, in October 2005 we changed ownership.

As Mr. Doherty mentioned at the beginning of his presentation, on March 9, 2007, Morgan Stanley's infrastructure fund purchased 80 per cent of the two facilities in Montreal — Racine and Cast — from Hapag-Lloyd/TUI, so they now own this 80 per cent holding with the minority participation kept by Hapag-Lloyd. It is part of a major fund, an infrastructure fund, as you may have heard.

Senator Eyton : I missed that one. I think I can remember four major transactions in the last year and a half or so and I am close to one company that bid four times and lost four times.

Mr. Fratianni : Yes, there is a tremendous interest worldwide to acquire these container terminal operations.

Senator Eyton : We are talking about containers now and I recognise that there are bulk and other measures, but in general terms, in your operations at the Port of Montreal, what is the source of most of the containers? Where do they come from and where do they go to? What is their ultimate destination?

Mr. Doherty : In broad terms, the ships that call at our terminals load out of Germany, Belgium, Holland and England and they come to Montreal. Then the cargo is distributed. A large portion goes to the Chicago area, and some to Detroit, Toronto and also into the New England states, very close to New York. Also, believe it or not, a full trainload goes to California once a week. Of course cargo also comes out of Northern and Southern

J'aimerais savoir quels sont les propriétaires de vos deux entreprises, Termont Montréal Inc. et Société Terminaux Montréal Gateway. Je suppose que dans l'ensemble il y a eu une certaine constance en ce qui concerne la propriété, à l'exception de la vente d'un tiers du capital de Termont à Maersk et à Mediterranean Shipping Company (MSC). Qui est propriétaire des deux autres tiers de Termont?

Terminaux Montréal Gateway devrait avoir un bon nombre de propriétaires. Combien y en a-t-il et qui sont-ils?

M. Carré : Un tiers du capital de Termont Montreal est détenu par le MSC avec Cortelina International Corp, et les autres deux tiers appartiennent conjointement à Cerescorp Company, la société américaine qui a acheté il y a quelques années l'entreprise japonaise NYK, et à Logistec Corporation, une entreprise canadienne dont le siège se trouve à Montréal.

M. Fratianni : Terminaux Montréal Gateway a aussi changé de mains bien des fois au cours des dernières années. En octobre 2005, Canadian Pacific Ships, qui était alors propriétaire des terminaux Racine et Cast à Montréal, a vendu ses activités à TUI, qui gère aussi les filiales maritimes d'Hapag-Lloyd. Comme vous le savez sans doute, Canadian Pacific Ships était alors une société cotée en bourse et ses activités ont pratiquement été retirées à la fois des bourses de Toronto et de New York et sont actuellement intégrées à Hapag-Lloyd. Par conséquent, en octobre 2005, nous avons changé de propriétaire.

Comme M. Doherty l'a mentionné au début de la présentation, le 9 mars 2007, le Fonds d'infrastructure de Morgan Stanley a acheté à Hapag-Lloyd/TUI 80 p. 100 du capital des deux installations montréalaises, Racine et Cast; ainsi, il détient à l'heure actuelle ces 80 p. 100 d'actions et Hapag-Lloyd conserve une participation minoritaire. Comme vous avez peut-être entendu dire, l'argent investi provient d'un fonds plus important, un fonds d'infrastructure.

Le sénateur Eyton : Je n'en ai pas entendu parler. Je crois me souvenir qu'il y a eu l'année dernière quatre grandes transactions et une moins importante, pour ainsi dire, et qu'il y a une société qui a soumissionné quatre fois et a perdu à chaque fois.

M. Fratianni : Oui, partout dans le monde, il y a un énorme intérêt des investisseurs pour l'acquisition des opérations des terminaux de conteneurs.

Le sénateur Eyton : Nous parlons de conteneurs et je reconnais qu'il y a le vrac et d'autres formes de marchandises, mais d'une manière générale, quelle est l'origine de la plupart des conteneurs que vous manipulez au Port de Montréal? D'où viennent-ils et où vont-ils? Quelle est leur destination finale?

M. Doherty : Grosso modo, les navires qui font escale à nos terminaux prennent leur chargement en Allemagne, en Belgique et en Angleterre et leur destination c'est Montréal. La cargaison est ensuite distribuée. Une grande partie va vers la région de Chicago, une autre vers Detroit, Toronto et aussi dans les États de la Nouvelle-Angleterre, aux environs de New York. De plus, croyez-le ou non, un train entièrement chargé quitte pour la Californie une

Italy and parts of France, Le Havre and Fosse, and it is distributed that way. If you want to know what is in it, it is everything.

Senator Eyton: Yes, I am sure — even stuff you do not want. For the most part, the containers come intact and leave the port here intact and they are shipped on, forwarded on.

Mr. Doherty: Yes.

Senator Eyton: As a committee out of Ottawa, we are looking at some of the countrywide or national concerns, and one thing we have heard about and thought about a good deal is an integrated, national shipping transportation corridor that really goes from sea to sea. I am not sure about the other sea, but let us say sea to sea. However, that does not seem to be a factor in your presentation and in your remarks, and so I will throw in another question: Is short sea shipping a relevant factor? For example, Halifax can take much larger container ships, but from what you just told me it appears that you do not get short sea shipping from Halifax to Montreal that you can move on.

Mr. Doherty: No, we do not. You are right; it is coastal shipping and we do not get it. Studies have been done of running what they call feeder services into the Great Lakes either from Montreal or from Halifax with a stop in Montreal and on to Halifax. The only problem with that is that the seaway shuts down for three months of the year. You can set up a system for nine months of the year, but that does not pay. The minute you switched in the wintertime you would have to go to the railroads or trucking, and they probably would not be there to handle that additional volume. Of course, the rates would be more expensive too. If we could figure out a way to keep the seaway open —

Senator Eyton: Global warming will do it for you.

Mr. Doherty: Well, I hope you are wrong there, senator.

Senator Eyton: This morning we were told that Halifax can handle ships with 12,000 TEUs. Montreal can handle roughly 4,000 TEUs and the seaway can handle about 1,000 TEUs. There is a progression there, and I would have thought that in either direction there should be transshipping opportunities, but there are none, or it is not practiced.

Mr. Doherty: If I may speak from a purely operational point of view, being an operator, as no doubt you can spot, to offload a full ship of 12,000 TEUs under the current scenario in Halifax right now would demand a larger terminal. Studies are beginning to show that it is alright to build these big ships but the terminal has got to be able to unload them and reload them in a reasonable time. If you are talking about 12,000 TEUs off and 12,000 TEUs

fois par semaine. Naturellement, nous recevons aussi du fret provenant du nord et du sud de l'Italie et aussi de la France, le Havre et Fosse, et ces marchandises suivent le même circuit de distribution.

Le sénateur Eyton : Oui, j'en suis sûr, y compris des choses indésirables. Pour la plupart, les conteneurs entrent intacts et partent du port intacts pour être expédiés.

M. Doherty : Oui.

Le sénateur Eyton : En tant que membres d'un comité siégeant hors d'Ottawa, nous sommes en train d'examiner quelques-uns des problèmes d'ordre national et une chose que nous avons entendue et à laquelle nous avons pensé assez souvent ce serait d'avoir un corridor national et intégré d'un océan à l'autre, pour le transport des marchandises expédiées. Je ne suis pas sûr à propos de l'autre océan, mais disons d'océan à océan. Cela cependant ne semble pas être pris en ligne de compte dans votre présentation et dans vos remarques, et je vais donc poser la question suivante : le transport maritime à courte distance est-il un facteur pertinent? Par exemple, Halifax peut accueillir de plus gros cargos porte-conteneurs, mais il ressort de ce que vous venez de me dire qu'il n'y a pas de transport maritime à courte distance entre Halifax et Montréal dont vous pouvez assurer le relais.

M. Doherty : Non, il n'y en a pas. Vous avez raison; il s'agit d'un commerce côtier et ça n'arrive pas jusqu'à nous. Des études ont été faites concernant la gestion de ce qu'on appelle des services d'apport destinés aux Grands Lacs, à partir de Montréal ou de Halifax, avec escale à Montréal et à Halifax. Le seul problème avec un tel projet c'est que la route maritime est fermée trois mois par an. On peut mettre en place un système pour neuf mois, mais ce n'est pas rentable. Dès que l'hiver pointe, on est obligé de recourir aux chemins de fer et aux camions qui peuvent ne pas être disponibles pour prendre en charge le volume additionnel. Naturellement, les tarifs seraient aussi plus élevés. Si nous pouvions trouver un moyen pour faire que la route maritime reste ouverte...

Le sénateur Eyton : Le réchauffement climatique s'en chargera pour nous.

M. Doherty : Eh bien! J'espère, monsieur le sénateur, que vous vous trompez sur ce point.

Le sénateur Eyton : Ce matin on nous a informés que le Port de Halifax peut accueillir des navires transportant 12 000 ÉVP. Montréal peut accueillir des navires d'environ 4 000 ÉVP et pour la route maritime, c'est de l'ordre de 1 000 ÉVP. On observe là une progression et j'aurais pensé que dans les deux sens il pourrait y avoir des possibilités de transbordement, mais il n'y en a pas, on n'en fait pas.

M. Doherty : Si je peux m'exprimer d'un point de vue purement opérationnel, en tant qu'exploitant, ce qui est facile à vérifier, pour décharger un navire entier d'une capacité de 12 000 ÉVP à Halifax aujourd'hui, dans les conditions actuelles, il faut un terminal plus grand. Les études commencent à démontrer qu'il ne suffit pas seulement de construire des navires plus gros, mais qu'il faut aussi des terminaux capables de les

on, that is 24,000 TEUs that you have to move in about three or four days. It will take a lot of logistics to make that work. That is the first point.

The second point is that for the feeder service running into Montreal, the feeder vessel would probably have to be a 3,000-TEU or 4,000-TEU vessel, which is the size coming in now, but there are studies currently going on that are looking at larger vessels for Montreal, up to 5,500 TEUs. Now, if you can bring a 5,500 TEU-vessel directly from Europe to Montreal, the economies of scale are right there. Why would you want to do a feeder service? It all comes down to that, but you are right: we have a waterway and in Europe they use the waterways. I was stationed in Europe and I used to manage some of the feeder services going up the Rhine. They make maximum use of their waterways, but then again it is a little bit different because they have the density of population to justify all that. We do not.

Senator Eyton: You are obviously very proud of the Port of Montreal and your activities here; you gave us some numbers and referred to the fact that you were highly competitive. I guess your competition is perhaps to some degree Halifax, but then it is the East Coast U.S. ports. The Port of Montreal gave us some numbers that showed that over the last six years, up to and including 2006, the annual growth rate for the East Coast ports averaged 4.4 per cent growth, while the Port of Montreal over the same period averaged out at 5 per cent growth. According to these numbers, then, you were growing a little bit faster than the East Coast ports. Of course, everybody is growing, but that is a good growth rate. On the other hand, looking at 2005 and 2006, the growth rates for the East Coast were 7.3 per cent and 7.7 per cent; in the same two years the Port of Montreal grew 1.6 per cent and then minus 0.6 per cent. In other words, over the six years you were looking pretty good, but over the last couple of years, in terms of growth rate, you were not doing as well. Is there any reason for that? Why has the growth rate fallen off?

Mr. Doherty: I would be guessing, because I do not know where their numbers come from. The only thing I can say is that on some graphs that I have seen lately the growth on the east coast of the U.S. is due mainly to Chinese cargo. In fact, on one graph, if you remove the Chinese factor, looking at the growth and the volumes being handled, the Ports of Montreal and New York were just about on the same level.

Senator Eyton: Do you see that as a trend? Do you think 2007 will follow suit?

Mr. Doherty: No. Shipping does stuff like that. Sometimes you go up and down. As bad as it may sound, sometimes it is just question of ships getting off schedule and missing a few voyages. If you lose four or five ships, that is 20,000 TEUs or 30,000 TEUs gone. That can happen.

décharger et de les recharger en un temps raisonnable. Si on doit décharger 12 000 ÉVP et recharger 12 000 ÉVP, ça fait 24 000 ÉVP qu'il faut manipuler en trois ou quatre jours. Un tel travail exige beaucoup de logistique. Voilà le premier point.

Le second point c'est que pour qu'un service d'apport fonctionne à Montréal, le navire collecteur devrait probablement avoir une capacité de 3 000 ou 4 000 ÉVP, et ce sont des navires de cette taille qui viennent déjà; mais d'autres études en cours prévoient à Montréal des navires plus gros de 5 500 ÉVP. Alors, si on peut faire venir directement d'Europe des navires de 5 500 ÉVP, il y a là des économies d'échelle. Pourquoi devrait-on participer à un service d'apport? Tout se ramène à cela; mais vous avez raison : nous avons une voie maritime et en Europe, on exploite bien les voies maritimes. J'étais en poste en Europe et j'étais chargé de la gestion d'un des services d'apport qui fonctionnent sur le Rhin. Là-bas, ils utilisent au maximum leurs voies maritimes; mais une fois de plus, les deux contextes diffèrent un peu : ils ont une population à forte densité et cela justifie leur orientation. Ce n'est pas le cas ici.

Le sénateur Eyton : De toute évidence, vous êtes très fiers du Port de Montréal et de vos activités; vous nous avez donné quelques chiffres et avez fait allusion au fait que vous étiez très compétitifs. Je suppose que dans une certaine mesure, Halifax vous fait concurrence, mais ensuite ce sont les ports des États-Unis situés sur la côte Est. Le Port de Montréal nous a communiqué des chiffres indiquant qu'au cours des six dernières années, l'année 2006 incluse, le taux de croissance annuelle moyen des ports de la côte Est était de 4,4 p. 100 par an, contre 5 p. 100 pour le Port de Montréal dans la même période. Selon ces chiffres, votre croissance était donc un peu plus forte que celle des ports de la côte Est. Bien entendu, la croissance a été générale, mais il s'agit d'un bon taux de croissance. D'un autre côté, si on considère 2005 et 2006, les taux de croissance pour les ports de la côte Est étaient de 7,3 et 7,7 p. 100 contre seulement 1,6 et moins 0,6 p. 100 pour le Port de Montréal pour la même période. En d'autres termes, pendant six ans tout a bien marché pour vous, mais au cours des deux dernières années, en termes de taux de croissance, ça n'a pas très bien marché pour vous. Y a-t-il une raison à cela? Pourquoi le taux de croissance a-t-il chuté?

M. Doherty : Je ne pourrais qu'émettre des conjectures, étant donné que j'ignore d'où viennent ces chiffres. La seule chose que je peux dire c'est que, selon certaines statistiques que j'ai vues dernièrement, la croissance des ports de la côte est des États-Unis est principalement due aux marchandises provenant de Chine. En fait, si vous enlevez le facteur Chine d'un graphique, en considérant la croissance et les volumes traités, les Ports de Montréal et de New York se retrouvaient au même niveau.

Le sénateur Eyton : Considérez-vous cela comme une tendance? Pensez-vous qu'en 2007 ce sera pareil?

M. Doherty : Non. Dans le secteur maritime, les choses se passent ainsi. Il y a des hauts et des bas. Aussi mauvais que cela puisse paraître, parfois il suffit que des navires se déprogramment et annulent quelques voyages. Si quatre ou cinq navires ne pointent pas, c'est 20 000 ou 30 000 ÉVP que vous perdez. Ça peut arriver.

Mr. Carré: Or a shipping line can change a route or something like that.

Mr. Doherty: Yes, they change a route sometimes.

Senator Eyton: Then you think this is just a two-year trend.

Mr. Fratianni: I am not sure where the numbers you just read to us came from, because we do not seem to have a negative growth rate in 2006. We were under the impression that the Port of Montreal has had continuous growth over the last six years and certainly the last two years as well, 2005 and 2006.

Senator Eyton: It was a North European route, and major U.S. East Coast ports competing with the Port of Montreal.

Mr. Fratianni: You are talking about the North Atlantic specifically.

Senator Eyton: That is right. The Northern European is a major part of your business. I am happy to share those numbers with you. It is not a secret.

Mr. Fratianni: Maybe we can take a look at that.

Senator Eyton: You are a delight to have before us, because you are so positive in so many ways. You even spoke nicely about the railways, which we have not been used to, particularly in the West. In general, you have said that CN and CP are wonderful. Also, your wish list, it seemed to me, was pretty modest. You wanted a little bit of paving on Notre Dame Street and maybe a couple of traffic lights and that was it.

Mr. Doherty: It is not quite that simple. We also want some railway crossings with underground traverses.

Senator Eyton: I was being facetious, but I did think it was pretty reassuring, by and large.

What significant new investment would benefit the Port of Montreal and make it better? I will add to that the context where ports clearly require land and you are running out of land. What happens if at some point you go to a million TEUs and then you go beyond that? You will need more land and there is no land available around the port now, as far as I am aware. How do you deal with that? What kind of money do you need to address the most significant infrastructure challenge that you have?

Mr. Doherty: If you look at the Port of Montreal as an economic engine for the city of Montreal, then there should be an interest in expanding the port. There is land around the port, providing that you are willing to make the effort to invest in it. We have land to the north of us; in fact, there are empty parcels today. Yes, part of it has to be decontaminated, of course; what

M. Carré : Il peut aussi arriver qu'un navire change de route ou quelque chose de ce genre.

M. Doherty : C'est vrai, ils changent parfois de route.

Le sénateur Eyton : Vous pensez donc qu'il s'agit simplement d'une tendance limitée à ces deux années.

M. Fratianni : J'ignore d'où viennent les chiffres que vous venez de mentionner, parce qu'il ne nous semble pas qu'en 2006 notre taux de croissance a été négatif. Nous avons l'impression que le Port de Montréal avait connu une croissance soutenue au cours des six dernières années et certainement aussi au cours des deux dernières, à savoir, 2005 et 2006.

Le sénateur Eyton : Il s'agissait de la route Europe du Nord et des grands ports de la côte Est qui sont en concurrence avec le Port de Montréal.

M. Fratianni : Vous voulez parler de l'Atlantique Nord plus précisément.

Le sénateur Eyton : Exactement. L'Europe du Nord occupe une place importante dans vos activités. Je suis heureux de vous communiquer ces chiffres. Ce n'est pas un secret.

M. Fratianni : Peut-être que nous pouvons y jeter un coup d'œil.

Le sénateur Eyton : C'est un plaisir de vous avoir parmi nous, parce que vous avez une attitude si constructive à bien des égards. Vous avez même parlé en très bons termes des compagnies de chemin de fer, ce qui n'est pas habituel, particulièrement dans l'Ouest du pays. En général, vous avez dit que le CP et le CN étaient formidables. Par ailleurs, il me semble que votre liste de souhaits était assez modeste. Vous demandez un peu de pavage sur la rue Notre-Dame, l'installation de quelques feux de circulation et c'est tout.

M. Doherty : Ce n'est pas aussi simple que ça. Nous avons aussi besoin de passages à niveau avec des traversées souterraines.

Le sénateur Eyton : Je plaisantais, mais je crois que vos souhaits étaient assez rassurants d'une façon générale.

Quel nouvel investissement significatif profiterait au Port de Montréal et contribuerait à son amélioration? Je vais ajouter à cela le fait que les ports ont absolument besoin d'espace, or vous êtes à court d'espace. Que se passera-t-il si à un certain moment vous atteigniez le million d'ÉVP et qu'ensuite vous alliez au-delà? Il vous faudra de plus en plus de terres, or il n'y a plus actuellement de terres disponibles autour du port, autant que je sache. Comment vous y prendrez-vous? De quel montant d'argent avez-vous besoin pour relever votre plus important défi en matière d'infrastructure?

M. Doherty : Si on considère le Port de Montréal comme un moteur économique pour la ville de Montréal, alors il devrait y avoir un intérêt à agrandir le port. Il y a des terrains autour du port, pourvu qu'il y ait la volonté de consentir à l'effort d'investissement. Nous avons des espaces du côté nord; en fait il y a actuellement des parcelles vides. Oui, certaines doivent être

land today does not have to be decontaminated if it is in a port area? We have land close to Racine terminal, the empty Vickers basin that could be filled in. That is another twelve acres.

Senator Fox: When you say north, do you mean the other side of Notre Dame Street?

Mr. Doherty: No, between us and Notre Dame Street. There was were old tank farms there, which is why the land has to be decontaminated. In fact, we use one as a parking lot. There are areas like that all around.

There are also things that could be moved from the port, bulk operations that could be brought down to Contrecoeur, which would allow containers into the port, and that land could be used for containers, because it pays more. It is a simple question of economics — you do what will bring more money into the port, what will employ more people.

Senator Eyton: Could you sell that politically, do you think?

Mr. Doherty: I would not mind giving it a shot, to be frank.

Senator Eyton: Everywhere that is tough. It is a tough sell.

Mr. Doherty: It is a tough sell, no doubt, but transportation is growing and space will be required. Populations are growing, and they will demand more. Also, we want the stuff that is coming from elsewhere, so at some point we will have to make it accommodating. This country will have to do it. I go by my favourite saying from the old Kevin Costner baseball film, “If you build it, they will come.” I still believe that. The same as if you build a good reputation, people will come. It is simple.

[Translation]

Senator Fox: I was co-president of the Société du Havre along with Lucien Bouchard, and Mr. Taddeo sat on our board. So, we heard a great deal about the port and we all recognized the economic significance and great success of the Port of Montreal; this great success is due to the type of partnership that existed between the private sector which you represent, the Port of Montreal and the Government of Canada. What I am wondering is how can we ensure continued success and further improvements?

And by the way, the success of the Montreal harbour is a well-kept secret in the Greater Montreal Area. It is not your fault, but it would seem the people of Montreal do not realize to what extent the Port of Montreal is an extraordinary source of economic activity. When certain people put forward projects I consider hare-brained like, for instance, Bikerdike, it took someone with the strength and uncompromising nature of Mr. Taddeo to make sure they did not go through. Montrealers

décontaminées, naturellement; quelle terre aujourd’hui située dans une enceinte portuaire n’aurait pas besoin d’être décontaminée? Il y a un terrain proche de terminal Racine, le bassin de Vickers inoccupé, que l’on pourrait remblayer. Ça ferait 12 acres additionnelles.

Le sénateur Fox : Lorsque vous parlez de nord, est-ce que vous faites allusion à l’autre côté de la rue Notre-Dame?

M. Doherty : Non, plutôt à l’espace compris entre la rue Notre-Dame et nous. Il y avait là des dépôts de vieilles cuves, et c’est pourquoi ce terrain doit être décontaminé. En réalité, une des parcelles nous sert de terrain de stationnement. Il y a des espaces de ce genre tout autour.

Il y a aussi des activités que l’on pourrait déplacer du port, des opérations sur le vrac que l’on pourrait transférer à Contrecoeur, pour laisser la place aux conteneurs, et ces espaces pourraient être utilisés pour des conteneurs, parce que ça paie plus. C’est juste une question d’économie : on fait ce qui rapporte plus d’argent au port, ce qui permet de créer plus d’emplois.

Le sénateur Eyton : Pensez-vous pouvoir vendre cette idée, politiquement parlant?

M. Doherty : En toute sincérité, cela ne me dérangerait pas de tenter le coup.

Le sénateur Eyton : Ce sera difficile à tous les niveaux. Vendre cette idée sera difficile.

M. Doherty : C’est une idée difficile à vendre, sans aucun doute, mais le transport se développe et il faudra plus d’espace. La population croît et la demande aussi. Et nous avons besoin de marchandises qui viennent d’ailleurs, aussi, il arrivera un moment où il faudra qu’on accommode tout cela. Ce pays ne peut pas y échapper. Je me fie à mon dicton préféré, tiré du vieux film de Kevin Costner sur le baseball : « Si vous le construisez, ils viendront ». J’y crois toujours. De la même façon, si vous vous bâtissez une bonne réputation, les gens viendront. C’est simple.

[Français]

Le sénateur Fox : J’ai été coprésident de la Société du Havre avec Lucien Bouchard, et M. Taddeo était sur notre conseil d’administration. Donc, on a beaucoup entendu parler du port et on a tous reconnu d’emblée l’importance économique et le grand succès du Port de Montréal; un grand succès qui est dû à ce genre de partenariat qu’il y a eu entre le secteur privé que vous représentez, le Port de Montréal et le gouvernement du Canada. Mais la question que je me pose au-delà du succès actuel est la suivante : comment est-ce qu’on s’y prend pour s’assurer que ce succès non seulement continue, mais devienne encore plus évident?

Et d’ailleurs, le succès du Port de Montréal est un secret bien gardé dans la grande région de Montréal. Ce n’est pas de votre faute, mais on dirait que les Montréalais ne réalisent pas à quel point le Port de Montréal est une activité économique extraordinaire. Quand on a proposé ces projets que je considérais farfelus comme le Bikerdike entre autres, cela a pris la solidité et l’intransigeance de M. Taddeo pour s’assurer que ça ne fonctionne pas. Il faudrait que les Montréalais comprennent

need to understand the economic significance of their harbour. It is a genuine success, but how do we ensure continued success and future expansion?

There are some things which fall under both areas of jurisdiction. I do not think that we can settle the problem with respect to Notre-Dame Street here. The Government of Canada is involved in construction on Highway 30, but it is somewhat far away. I understand how important the 30 is, for travel et cetera.

This morning we heard from seaway representatives who were considering three or four regulatory implements. Do you suffer from "regulatory implements"? Are there issues under the Government of Canada's jurisdiction which should be addressed and which in some way hamper the type of development you would like to see happen? I have not heard much about this type of issue this afternoon. Perhaps there is nothing to be said. Perhaps your concerns have to do with expansion toward the north as you said and towards the east and in Contrecoeur. Can our committee recommend certain things to government to ensure continued success for the Port of Montreal? This question is for both groups.

Mr. Carré: I would say dredging in the St. Lawrence is important in order to maintain the ability for boats and ships to come into Montreal.

Senator Fox: I would assume most people understand the importance of dredging?

Mr. Doherty: There are some environmental concerns. There is the issue of conservation, small birds and small fish. As Roger just said there can be dredging, but there are also environmental considerations. But I think that with the appropriate studies we may be able to manage that.

There is also the issue of wharves. We need to build some in the Port of Montreal, to accommodate larger ships. Larger ships are what we would be dealing with, so we would have to be able to accommodate them. That is a necessity.

Finding ways to ship throughout the city. . . it is kind of like Highway 30. The 30 gives trucks a way to avoid Montreal and go directly to the wharves. That is a very important element.

Senator Fox: I am not asking you to invent any if none come to mind.

Mr. Doherty: No, I am not inventing any.

Senator Fox: Do any of the ports which you see as competition, do they have equipment or other things that you envy, and would perhaps like the private sector, government or a partnership to develop?

[English]

Senator Fox: What keeps you awake at night?

davantage l'importance économique de leur port. C'est un véritable succès, mais comment s'assurer qu'il continue et comment le faire grandir plus?

Il y a des choses qui relèvent de divers niveaux de gouvernement. Je pense qu'ici, on ne peut pas régler le problème de la rue Notre-Dame. Le gouvernement du Canada participe dans la construction de l'autoroute 30, mais c'est quand même un peu loin. Je comprends l'importance de la 30, pour les mouvements internes et ainsi de suite.

On avait ce matin, devant nous, les gens de la Voie maritime qui, eux, voyaient trois ou quatre, ce qu'ils appelaient des « regulatory implement ». Est-ce que vous vous souffrez de « regulatory implement »? Est-ce qu'il y a des choses à ce niveau-là qui relèvent du gouvernement du Canada, qui devraient être corrigées et qui, peut-être, freinent le genre de développement que vous voudriez avoir? Je n'ai pas entendu parler beaucoup de ce genre de choses cet après-midi. Peut-être qu'il n'y en a pas. Peut-être que vos problèmes, c'est effectivement l'expansion du port vers le Nord, comme vous dites, et vers l'Est et à Contrecoeur. Est-ce qu'il y a des choses que notre comité peut recommander au gouvernement, qui favoriserait la continuité du développement et du succès du Port de Montréal? Je pose la question aux deux groupes.

M. Carré : Je dirais que le dragage du fleuve Saint-Laurent est une chose importante pour garder la capacité des bateaux, des navires de monter à Montréal.

Le sénateur Fox : Je présume que la majorité comprend l'importance du dragage?

M. Doherty : Le ministère de l'environnement a un problème avec le dragage. Il faut conserver les petits oiseaux, puis les petits poissons aussi. C'est un peu comme Roger vient de le dire, il y a le dragage du fleuve, oui, mais il y a des considérations environnementales. Avec des études appropriées, on peut réussir à passer à travers, je crois.

Il y a aussi les quais. Il faut construire des quais dans le Port de Montréal, pour accommoder des navires plus gros. On parle de navires plus gros, alors il va falloir pouvoir les accommoder. Ça, c'est extrêmement nécessaire.

Trouver des façons d'expédier à travers la ville. C'est un peu comme l'autoroute 30. La route 30 permet à des camions de contourner Montréal, puis rentrer directement sur ses quais. C'est un bout qui est très important.

Le sénateur Fox : Je ne veux pas que vous en inventiez s'il n'y en a pas qui vous viennent à l'esprit.

M. Doherty : Non, je n'en invente pas.

Le sénateur Fox : Parmi les ports que vous considérez être vos ports concurrents, est-ce qu'il y a des équipements ou des choses dont ils jouissent, que vous enviez, et que vous aimeriez voir développer soit par le secteur privé, par le gouvernement ou par un partenariat?

[Traduction]

Le sénateur Fox : Qu'est-ce qui vous cause de l'insomnie la nuit?

Mr. Doherty: In some of the state ports in New York or Galveston, Texas, or Houston, Texas, for example, it is the state that invests in the heavy equipment and the gantry cranes, while in comparison we have to do the investing in the heavy equipment for our port. Between the two of us, Termont Terminal Inc. and Montreal Terminals Partnership, we spent maybe \$150 million on equipment in the last eight or nine years. That is one heck of a risk for private companies to undertake, so you have to be sure to have the cargos and the ships coming to justify it. Elsewhere, that is supported by the state because, as I said, the state will build the terminals in order to get the cargo because they know that it generates jobs. We seem to have a different approach in Canada. We like to get involved but only to a point. We like to get involved with over regulation, perhaps. I have not really looked at the question carefully.

Senator Fox: How can you compete with a port that has all of its installations paid for by the State of Texas, for example?

Mr. Doherty: First, by being a little more efficient. Second, the state might invest in it, but I think there is a clawback somewhere else, which is entirely possible through either rent or long-term leases that are under different approaches. No state gives anything away, so they have to get it back some place, but those ports do not have to have the cash outlay, which gives them a leg up. That is how I see it. Frankly, being an independent operator, I do not think I would like to see the government investing in my equipment.

Senator Fox: You do get the necessary write-offs, though. Are you saying that you can compete with Galveston and Baltimore in spite of the fact that they work under a very different capital investment regime?

Mr. Doherty: Yes, we can, because of our different efficiencies. I know I sound like the holy grail here again, but with our partnerships with the various railroads we are very efficient. Mr. Fratianni can correct me if I am wrong, but our footprint for putting boxes through is about 9,000 TEUs per acre.

Mr. Fratianni: Yes.

Mr. Doherty: That is almost third or second to none throughout the world. Our throughput is very high because we have the cooperation of the truckers, the railroads and the port. Yes, there is a point where all the cooperation in the world will not do it, but by then we will have come up with the appropriate solution.

Do I sound positive? Yes, I am. I am a positive person. You could not do my job if you were not positive because, as you say, you would not sleep at night, and I sleep very well.

M. Doherty : Dans certains ports d'État de New York, à Galveston ou à Houston, au Texas, par exemple, c'est l'État qui investit dans les équipements lourds et les grues à portique, alors qu'ici c'est à nous de le faire. Nos deux sociétés réunies, Termont Terminal Inc. et Terminaux Montréal Gateway, ont dépensé peut-être 150 millions de dollars en équipements au cours des huit ou neuf dernières années. C'est un sacré risque à assumer pour des sociétés privées, aussi, il faut être sûr d'avoir du fret et des navires pour justifier cela. Ailleurs l'État supporte ces charges parce que, comme je l'ai mentionné, en construisant les terminaux pour recevoir du fret, l'État crée des emplois. Il semble que nous ayons une approche différente au Canada. L'État s'implique certes, mais seulement jusqu'à un certain point. L'État veut s'impliquer par une réglementation excessive, peut-être. C'est une question qu'en réalité je n'ai pas étudiée à fond.

Le sénateur Fox : Comment pouvez-vous concurrencer un port dont les installations sont entièrement payées par l'État du Texas, par exemple?

M. Doherty : Premièrement en étant un peu plus efficace. Deuxièmement, l'État peut bien y investir, mais à mon avis, il y a une récupération quelque part, ce qui est tout à fait possible par le biais du loyer ou par des baux à long terme qui font l'objet d'approches différentes. Aucun État ne fait de cadeaux, il doit donc y avoir une récupération quelque part; mais cela évite à ces ports d'avoir à déboursier, ce qui leur donne un coup d'épaule. Voilà comment je vois cela. Sincèrement, en tant qu'exploitant indépendant, je ne pense pas que j'aimerais voir l'État investir dans mon équipement.

Le sénateur Fox : Vous avez cependant les déductions fiscales nécessaires. Êtes-vous en train de dire que vous pouvez concurrencer les ports de Galveston et de Baltimore en dépit du fait qu'ils bénéficient d'un régime d'investissement différent?

M. Doherty : Oui, c'est possible, parce que nous n'avons pas le même niveau d'efficacité. Je sais que mes propos évoquent encore le Saint-Graal, mais grâce au partenariat établi avec différentes compagnies de chemin de fer, nous sommes très efficaces. M. Fratianni pourra me corriger si je me trompe, mais notre empreinte de placement des boîtes est d'environ 9 000 ÉVP par acre.

M. Fratianni : Oui.

M. Doherty : Cela nous place presque au premier ou au deuxième rang dans le monde. Notre capacité de production est très élevée parce que nous bénéficions de la coopération des camionneurs, des chemins de fer et du port. C'est vrai qu'il y a un point où malgré tout le soutien dont on bénéficie, il n'y a rien à faire, mais si une telle situation survenait, nous trouverions la solution appropriée.

Est-ce que cela semble positif? Oui, je suis une personne positive. Autrement, il est impossible de faire ce travail, parce que, comme vous le dites, on ne pourrait pas dormir la nuit, or je dors très bien.

Mr. Fratianni: So that the committee does not walk away with a completely rosy picture of Montreal, I will put a little bit of a cloud over this parade, perhaps — not to rain on the parade, but maybe a cloud.

Senator Fox: One of you is sleepless at night, I can see.

Mr. Fratianni: I think the encroachment of port land is an area of concern. We are hoping that certain people appreciate a bit more the value of the Port of Montreal in terms of what it does for the City of Montreal, for the Province of Quebec and we believe for Canada as well. Our importers and certainly our exporters benefit tremendously from an efficient port operation. We are a little concerned with the slow but consistent encroachment on port land, and a lot of energy is expended trying to keep these groups away. We could probably redirect that energy to more productive things.

We also think that the level of financing from the various levels of government should be considered. As Mr. Doherty said, we are competing with New York and with Norfolk and it seems they have a somewhat bigger basin of revenue from governments than we do, so we are hoping that governments will be able to help us more in terms of providing higher security and better installations, rather than relying strictly on the port profits to continue to modernize our facility. We are hoping to see a bit more funding coming in from the different levels of government, certainly from the federal government.

[Translation]

The Chairman: Thank you very much, gentlemen, for your attendance. If you can think of other information you would like to provide to us, do not hesitate to contact us and we will take that into account in writing our report this fall.

I would like to thank Senate staff and stenographers, the interpreters, technicians and those who have helped us in any way throughout our hearings. I would invite honourable senators to meet again, tomorrow evening at 6:15 p.m. for our next meeting.

The committee adjourned.

M. Fratianni : Afin que le comité ne s'en aille pas avec un tableau entièrement idyllique de Montréal, je vais assombrir un peu cette parade, non pas pour qu'il pleuve, mais peut-être pour apporter un nuage.

Le sénateur Fox : Je constate qu'il y a quelqu'un d'entre vous qui ne dort pas la nuit.

M. Fratianni : Je crois que l'empiètement sur le domaine portuaire est un sujet de préoccupation. Nous souhaitons que certaines personnes apprécient un peu plus la valeur du Port de Montréal, en ce qui a trait à son apport à la ville de Montréal, à la province de Québec et aussi au Canada. Nos importateurs et certainement nos exportateurs bénéficient énormément de l'efficacité des opérations de notre port. Nous sommes un peu préoccupés de constater que certains groupes empiètent lentement mais constamment sur le domaine portuaire, et on perd beaucoup d'énergie à les en empêcher. On aurait pu consacrer cette énergie à des choses plus productives.

Nous pensons aussi que le niveau de financement des divers paliers du gouvernement devrait être examiné. Comme l'a mentionné M. Doherty, nous sommes en concurrence avec New York et Norfolk et il semble qu'ils bénéficient de sources de financement public plus importantes que nous, et nous espérons donc que les gouvernements nous aideront en renforçant la sécurité et en assurant de meilleures installations, au lieu que l'on compte strictement sur les profits dégagés par le port pour continuer à moderniser notre équipement. Nous espérons voir un peu plus de financement provenant des divers paliers du gouvernement, et certainement du gouvernement fédéral.

[Français]

La présidente : Merci beaucoup, messieurs, de votre présence. Nous avons apprécié votre témoignage. Si vous pensez à d'autres informations à nous fournir, n'hésitez pas à communiquer avec nous, cela nous fera plaisir et on en tiendra compte au moment du rapport à l'automne.

Je voudrais remercier les employés du Sénat et les sténographes, les traducteurs, les techniciens et ceux qui nous ont facilité la vie pendant notre présence ici. Je vous invite, honorables sénateurs, demain soir, à 18 h 15, pour la prochaine réunion.

La séance est levée.

St. Lawrence Seaway Management Corporation:

Richard (Dick) Corfe, President and Chief Executive Officer.

Quebec Shortsea Shipping Roundtable:

Nicole Trépanier, Executive Director, Armateurs du Saint-Laurent.

Tuesday, May 15, 2007 (afternoon meeting)

Termon Terminal Inc.:

Roger Carré, General Manager;

Robert Desrochers, Comptroller.

Montreal Gateway Terminals Partnership:

Kevin M. Doherty, Chief Executive Officer;

Michael Fratianni, Chief Financial Officer.

Corporation de gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent :

Richard (Dick) Corfe, président-directeur général.

Table du Québec sur le transport maritime courte distance :

Nicole Trépanier, directrice générale, Armateurs du Saint-Laurent.

Le mardi 15 mai 2007 (séance de l'après-midi)

Terminal Termon Inc. :

Roger Carré, directeur général;

Robert Desrochers, contrôleur.

Société Terminaux Montréal Gateway :

Kevin M. Doherty, directeur général;

Michael Fratianni, chef de la direction financière.



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

Monday, May 14, 2007

Port of Montreal:

Dominic J. Taddeo, President and Chief Executive Officer;
Robert Masson, Vice-President, Marketing and Development;
Jean-Luc Bédard, Vice-President, Operations and Harbour Master.

Robert Transport Inc.:

Claude Robert, President and Chief Executive Officer, and
President, Canadian Trucking Alliance.

Association du camionnage du Québec:

Sophie Tremblay, Coordinator, Technical and Operational Matters.

Tuesday, May 15, 2007 (morning meeting)

The Shipping Federation of Canada:

Michael H. Broad, President;
Anne Legars, Political Director, Governmental Affairs.

Centre for Research on Transportation:

Teodor Gabriel Crainic, Director, Intelligent Transportation
Systems Laboratory.

(Continued on previous page)

TÉMOINS

Le lundi 14 mai 2007

Port de Montréal :

Dominic J. Taddeo, président-directeur général;
Jean-Pierre Masson, vice-président, Marketing et développement;
Jean-Luc Bédard, vice-président, Opérations et capitaine du port.

Robert Transport Inc. :

Claude Robert, président et chef de la direction, et président de
l'Alliance canadienne du camionnage.

Association du camionnage du Québec :

Sophie Tremblay, coordonnatrice des dossiers techniques et
opérationnels.

Le mardi 15 mai 2007 (séance de l'avant midi)

Fédération maritime du Canada :

Michael H. Broad, président;
Anne Legars, directrice politique, Affaires gouvernementales.

Centre de recherche sur les transports :

Teodor Gabriel Crainic, directeur, Laboratoire sur les systèmes
intelligents de transport.

(Suite à la page précédente)