



First Session
Thirty-ninth Parliament, 2006-07

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

Transport and Communications

Chair:

The Honourable LISE BACON

Wednesday, May 16, 2007
Wednesday, May 30, 2007
Tuesday, June 5, 2007

Issue No. 15

Sixth (final) meeting on:

Bill C-11, An Act to amend the Canada Transportation Act and the Railway Safety Act and to make consequential amendments to other acts

Twentieth and twenty-first meetings on:

The containerized freight traffic handled by Canada's ports

INCLUDING:

THE TENTH REPORT OF THE COMMITTEE
(Bill C-11, An Act to amend the Canada Transportation Act and the Railway Safety Act and to make consequential amendments to other acts)

WITNESSES:
(See back cover)

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

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transports et des communications

Présidente :

L'honorable LISE BACON

Le mercredi 16 mai 2007
Le mercredi 30 mai 2007
Le mardi 5 juin 2007

Fascicule n° 15

Sixième (dernière) réunion concernant :

Le projet de loi C-11, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire et d'autres lois en conséquence

Vingtième et vingt et unième réunions concernant :

Le trafic du fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada

Y COMPRIS :

LE DIXIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(Le projet de loi C-11, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire et d'autres lois en conséquence)

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	Johnson
Carney, P.C.	* LeBreton, P.C.
Dawson	(or Comeau)
Eyton	Merchant
Fox, P.C.	Munson
* Hervieux-Payette, P.C.	Phalen
(or Tardif)	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 Cochrane substituted for that of the Honourable Senator Johnson (*May 16, 2007*).

The name of the Honourable Senator Johnson substituted for that of the Honourable Senator Cochrane (*May 17, 2007*).

The name of the Honourable Senator Carney, P.C. substituted for that of the Honourable Senator Segal (*May 17, 2007*).

The name of the Honourable Senator Fox., P.C. substituted for that of the Honourable Senator Mercer (*May 30, 2007*).

The name of the Honourable Senator Fairbairn, P.C. substituted for that of the Honourable Senator Zimmer (*June 4, 2007*).

The name of the Honourable Senator Zimmer substituted for that of the Honourable Senator Fairbairn, P.C. (*June 5, 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	Johnson
Carney, C.P.	* LeBreton, C.P.
Dawson	(ou Comeau)
Eyton	Merchant
Fox, C.P.	Munson
* Hervieux-Payette, C.P.	Phalen
(ou Tardif)	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 Cochrane substitué à celui de l'honorable sénateur Johnson (*le 16 mai 2007*).

Le nom de l'honorable sénateur Johnson substitué à celui de l'honorable sénateur Cochrane (*le 17 mai 2007*).

Le nom de l'honorable sénateur Carney, C.P. substitué à celui de l'honorable sénateur Segal (*le 17 mai 2007*).

Le nom de l'honorable sénateur Fox, C.P. substitué à celui de l'honorable sénateur Mercer (*le 30 mai 2007*).

Le nom de l'honorable sénateur Fairbairn, C.P. substitué à celui de l'honorable sénateur Zimmer (*le 4 juin 2007*).

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

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Wednesday, May 16, 2007
(47)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 6:15 p.m., in room 256-S, Centre Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Cochrane, Dawson, Eyton, Merchant, Munson, Phalen, Segal, Tkachuk and Zimmer (11).

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 Wednesday, March 28, 2007, the committee continued its consideration of Bill C-11, An Act to amend the Canada Transportation Act and the Railway Safety Act and to make consequential amendments to other Acts (*For complete text of Order of Reference, see proceedings of the committee, Issue No. 12.*)

WITNESSES:*Transport Canada:*

Helena Borges, Director General, Surface Transportation Policy;
Alain Langlois, Legal Counsel, Legal Services;
David Bailey, Director, National Air Services Policy.

Ms. Borges, Mr. Langlois and Mr. Bailey each made opening statements and, together, answered questions.

At 7:05 p.m., the committee suspended.

At 7:15 p.m., the committee resumed.

At 7:16 p.m., the committee suspended.

At 7:26 p.m., the committee resumed.

It was agreed that the committee proceed to clause-by-clause consideration of Bill C-11.

It was agreed that the title stand postponed.

It was agreed that clause 1 carry.

It was agreed that clause 2 carry.

It was agreed that clause 3 carry.

It was agreed that clause 4 carry.

It was agreed that clause 5 carry.

It was agreed that clause 6 carry.

It was agreed that clause 7 carry.

It was agreed that clause 8 carry.

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mercredi 16 mai 2007
(47)

[*Traduction*]

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

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Cochrane, Dawson, Eyton, Merchant, Munson, Phalen, Segal, Tkachuk et Zimmer (11).

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 mercredi 28 mars 2007, le comité poursuit son examen du projet de loi C-11, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire et d'autres lois en conséquence. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 12 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :*Transports Canada :*

Helena Borges, directrice générale, Politique de transport de surface;
Alain Langlois, conseiller juridique, Services juridiques;
David Bailey, directeur, Politiques de services nationaux aériens.

Mme Borges, M. Langlois et M. Bailey font chacun une déclaration liminaire puis, ensemble, répondent aux questions.

À 19 h 5, la séance est interrompue.

À 19 h 15, la séance reprend.

À 19 h 16, la séance est interrompue.

À 19 h 26, la séance reprend.

Il est convenu que le comité procède à l'examen article par article du projet de loi C-11.

Il est convenu de réserver le titre.

Il est convenu d'adopter l'article 1.

Il est convenu d'adopter l'article 2.

Il est convenu d'adopter l'article 3.

Il est convenu d'adopter l'article 4.

Il est convenu d'adopter l'article 5.

Il est convenu d'adopter l'article 6.

Il est convenu d'adopter l'article 7.

Il est convenu d'adopter l'article 8.

It was agreed that clause 9 carry.
 It was agreed that clause 10 carry.
 It was agreed that clause 11 carry.
 It was agreed that clause 12 carry.
 It was agreed that clause 13 carry.
 It was agreed that clause 14 carry.
 It was agreed that clause 15 carry.
 It was agreed that clause 16 carry.
 It was agreed that clause 17 carry.
 It was agreed that clause 18 carry.
 It was agreed that clause 19 carry.
 It was agreed that clause 20 carry.
 It was agreed that clause 21 carry.
 It was agreed that clause 22 carry.
 It was agreed that clause 23 carry.
 It was agreed that clause 24 carry.
 It was agreed that clause 25 carry.
 It was agreed that clause 26 carry.
 It was agreed that clause 27 carry.
 It was agreed that clause 28 carry.

The Chair asked whether clause 29 shall carry.

After debate, the Honourable Senator Munson moved that Bill C-11 be amended in clause 29, on page 20,

(a) by replacing lines 2 and 3 with the following:
 “way, a railway company shall cause only such noise and vibration as is reasonable, taking into”; and

(b) by replacing lines 7 to 11 with the following:

“(b) its operational requirements; and

(c) the area where the construction or operation takes place.”.

After debate, the question being put on the motion, it was adopted on the following division:

YEAS: The Honourable Senators Adams, Dawson, Merchant, Munson, Phalen and Zimmer—6.

NAYS: The Honourable Senators Bacon, Eyton, Johnson, Segal and Tkachuk—5.

It was agreed, on division, that clause 29 carry as amended.
 It was agreed that clause 30 carry.
 It was agreed that clause 31 carry.
 It was agreed that clause 32 carry.
 It was agreed that clause 33 carry.
 It was agreed that clause 34 carry.

Il est convenu d'adopter l'article 9.
 Il est convenu d'adopter l'article 10.
 Il est convenu d'adopter l'article 11.
 Il est convenu d'adopter l'article 12.
 Il est convenu d'adopter l'article 13.
 Il est convenu d'adopter l'article 14.
 Il est convenu d'adopter l'article 15.
 Il est convenu d'adopter l'article 16.
 Il est convenu d'adopter l'article 17.
 Il est convenu d'adopter l'article 18.
 Il est convenu d'adopter l'article 19.
 Il est convenu d'adopter l'article 20.
 Il est convenu d'adopter l'article 21.
 Il est convenu d'adopter l'article 22.
 Il est convenu d'adopter l'article 23.
 Il est convenu d'adopter l'article 24.
 Il est convenu d'adopter l'article 25.
 Il est convenu d'adopter l'article 26.
 Il est convenu d'adopter l'article 27.
 Il est convenu d'adopter l'article 28.

La présidente demande si l'article 29 est adopté.

Après débat, l'honorable sénateur Munson propose que le projet de loi C-11 soit modifié, à l'article 29, page 20,

a) par substitution, aux lignes 2 à 4 de ce qui suit :
 « construit ou exploite un chemin de fer doit limiter les vibrations et le bruit produits à un niveau raisonnable, compte tenu des éléments suivants : »;

b) par substitution, aux lignes 9 à 12, de ce qui suit :
 « du chemin de fer ».

Après débat, la question, mise aux voix, est adoptée avec dissidence :

POUR : Les honorables sénateurs Adams, Dawson, Merchant, Munson, Phalen et Zimmer—6.

CONTRE : Les honorables sénateurs Bacon, Eyton, Johnson, Segal et Tkachuk—5.

Il est convenu d'adopter l'article 29 modifié, avec dissidence.
 Il est convenu d'adopter l'article 30.
 Il est convenu d'adopter l'article 31.
 Il est convenu d'adopter l'article 32.
 Il est convenu d'adopter l'article 33.
 Il est convenu d'adopter l'article 34.

It was agreed that clause 35 carry.
 It was agreed that clause 36 carry.
 It was agreed that clause 37 carry.
 It was agreed that clause 38 carry.
 It was agreed that clause 39 carry.
 It was agreed that clause 40 carry.
 It was agreed that clause 41 carry.
 It was agreed that clause 42 carry.
 It was agreed that clause 43 carry.
 It was agreed that clause 44 carry.
 It was agreed that clause 45 carry.
 It was agreed that clause 46 carry.
 It was agreed that clause 47 carry.
 It was agreed that clause 48 carry.
 It was agreed that clause 49 carry.
 It was agreed that clause 50 carry.
 It was agreed that clause 51 carry.
 It was agreed that clause 52 carry.
 It was agreed that clause 53 carry.
 It was agreed that clause 54 carry.
 It was agreed that clause 55 carry.
 It was agreed that clause 56 carry.
 It was agreed that clause 57 carry.
 It was agreed that clause 58 carry.
 It was agreed that clause 59 carry.
 It was agreed that clause 60 carry.
 It was agreed that clause 61 carry.
 It was agreed that clause 62 carry.
 It was agreed that clause 63 carry.

After debate, the Honourable Senator Dawson moved that Bill C-11 be amended on page 44, by adding after line 12 the following:

“COMING INTO FORCE

64. Section 27 comes into force on a day to be fixed by order of the Governor in Council.”.

After debate, the question being put on the motion, it was adopted on the following division:

YEAS: The Honourable Senators Adams, Dawson, Merchant, Munson, Phalen and Zimmer—6.

NAYS: The Honourable Senators Bacon, Eyton, Johnson, Segal and Tkachuk—5.

It was agreed, on division, that new clause 64 carry.

Il est convenu d’adopter l’article 35.
 Il est convenu d’adopter l’article 36.
 Il est convenu d’adopter l’article 37.
 Il est convenu d’adopter l’article 38.
 Il est convenu d’adopter l’article 39.
 Il est convenu d’adopter l’article 40.
 Il est convenu d’adopter l’article 41.
 Il est convenu d’adopter l’article 42.
 Il est convenu d’adopter l’article 43.
 Il est convenu d’adopter l’article 44.
 Il est convenu d’adopter l’article 45.
 Il est convenu d’adopter l’article 46.
 Il est convenu d’adopter l’article 47.
 Il est convenu d’adopter l’article 48.
 Il est convenu d’adopter l’article 49.
 Il est convenu d’adopter l’article 50.
 Il est convenu d’adopter l’article 51.
 Il est convenu d’adopter l’article 52.
 Il est convenu d’adopter l’article 53.
 Il est convenu d’adopter l’article 54.
 Il est convenu d’adopter l’article 55.
 Il est convenu d’adopter l’article 56.
 Il est convenu d’adopter l’article 57.
 Il est convenu d’adopter l’article 58.
 Il est convenu d’adopter l’article 59.
 Il est convenu d’adopter l’article 60.
 Il est convenu d’adopter l’article 61.
 Il est convenu d’adopter l’article 62.
 Il est convenu d’adopter l’article 63.

Après débat, l’honorable sénateur Dawson propose que le projet de loi C-11 soit modifié, à la page 44, par ajout, après la ligne 12, de ce qui suit :

« ENTRÉE EN VIGUEUR

64. L’article 27 entre en vigueur à la date fixée par décret ».

Après débat, la question, mise aux voix, est adoptée avec dissidence :

POUR : Les honorables sénateurs Adams, Dawson, Merchant, Munson, Phalen et Zimmer—6.

CONTRE : Les honorables sénateurs Bacon, Eyton, Johnson, Segal et Tkachuk—5.

Il est convenu d’adopter le nouvel article 64, avec dissidence.

It was agreed that the title carry.

It was agreed that the bill as amended be adopted.

The committee considered draft observations.

After debate, it was agreed that the draft observations, as amended, be appended to the report.

It was agreed that the Chair report the bill as amended and with observations to the Senate.

At 8:20 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Wednesday, May 30, 2007
(48)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 6:15 p.m., in room 256-S, Centre Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Dawson, Eyton, Fox, P.C., Merchant, Tkachuk and Zimmer (8).

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.*)

WITNESS:

TranSystems:

John Vickerman, Founding Principal.

Mr. Vickerman made an opening statement and answered questions.

At 8:05 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Tuesday, June 5, 2007
(49)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 9:35 a.m., in room 257, East Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Il est convenu d'adopter le titre.

Il est convenu d'adopter le projet de loi modifié.

Le comité examine des observations provisoires.

Après débat, il est convenu que les observations provisoires modifiées soient jointes au rapport.

Il est convenu que la présidence fasse rapport du projet de loi modifié et des observations au Sénat.

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

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mercredi 30 mai 2007
(48)

[Traduction]

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

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Dawson, Eyton, Fox, C.P., Merchant, Tkachuk et Zimmer (8).

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.*)

TÉMOIN :

TranSystems :

John Vickerman, directeur-fondateur.

M. Vickerman fait une déclaration puis répond aux questions.

À 20 h 5, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mardi 5 juin 2007
(49)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 35, dans la salle 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Members of the committee present: The Honourable Senators Bacon, Dawson, Fairbairn, P.C., Fox, P.C., Johnson, Munson, Phalen and Tkachuk (8).

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.*)

WITNESS:

Southern Ontario Gateway Council:

John Best, Executive Director.

Mr. Best made an opening statement and answered questions.

At 10:54 a.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Bacon, Dawson, Fairbairn, C.P., Fox, C.P., Johnson, Munson, Phalen et Tkachuk (8).

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.*)

TÉMOIN :

Southern Ontario Gateway Council :

John Best, directeur général.

M. Best fait une déclaration puis répond aux questions.

À 10 h 54, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

Le greffier du comité,

Adam Thompson

Clerk of the Committee

REPORT OF THE COMMITTEE

Thursday, May 17, 2007

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

TENTH REPORT

Your Committee, to which was referred Bill C-11, An Act to amend the Canada Transportation Act and the Railway Safety Act and to make consequential amendments to other Acts, has, in obedience to the Order of Reference of Wednesday, March 28, 2007, examined the said Bill and now reports the same with the following amendments:

1. *Page 20, clause 29:*

(a) Replace lines 2 and 3 with the following:

“way, a railway company shall cause only such noise and vibration as is reasonable, taking into”; and

(b) Replace lines 7 to 11 with the following:

“(b) its operational requirements; and

(c) the area where the construction or operation takes place.”

2. *Page 44, new clause 64:* Add after line 12 the following:**“COMING INTO FORCE**

64. Section 27 comes into force on a day to be fixed by order of the Governor in Council.”.

Your Committee has also made certain observations, which are appended to this report.

Respectfully submitted,

La présidente,

LISE BACON

Chair

RAPPORT DU COMITÉ

Le jeudi 17 mai 2007

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

DIXIÈME RAPPORT

Votre Comité, auquel a été renvoyé le projet de loi C-11, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire et d'autres lois en conséquence, a, conformément à l'ordre de renvoi du mercredi 28 mars 2007, étudié ledit projet de loi et en fait maintenant rapport avec les amendements suivants :

1. *Page 20, article 29 :*

a) Substituer aux lignes 2 à 4 ce qui suit :

« construit ou exploite un chemin de fer doit limiter les vibrations et le bruit produits à un niveau raisonnable, compte tenu des éléments suivants : »;

b) Substituer aux lignes 9 à 12 ce qui suit :

« du chemin de fer. ».

2. *Page 44, nouvel article 64 :* Ajouter après la ligne 12 ce qui suit :**« ENTRÉE EN VIGUEUR**

64. L'article 27 entre en vigueur à la date fixée par décret. ».

Votre Comité a aussi fait certaines observations qui sont annexées au présent rapport.

Respectueusement soumis,

Observations to the Tenth Report of the Standing Senate Committee on Transport and Communications

The Senate Committee on Transport and Communications held five meetings on Bill C-11, an Act to amend the Canada Transportation Act and the Railway Safety Act, and heard from many stakeholders. In addition to making two amendments to the bill, your Committee wishes to make some observations about what it heard.

A number of stakeholders recommended that your Committee make changes to the bill, all of which were given serious consideration. Your Committee notes that a third and final bill to amend the *Canada Transportation Act* is expected in the near future, which will give some of these stakeholders another forum to present their concerns. Your Committee's evaluation of stakeholders' recommendations respecting provisions that they believed would have a significant impact on their industry is summarized in the following paragraphs.

Clause 7 of Bill C-11 formalizes the Canadian Transportation Agency's authority to provide mediation and/or arbitration services to resolve disputes within its jurisdiction or under commercial dispute resolution processes if all parties agree. Representatives of Canadian rail shippers expressed concern that these provisions would limit their ability to engage private sector mediators and to resolve disputes over cross-border rail services. Your Committee is of the opinion, however, that since the provisions explicitly state that recourse to the Agency's mediation and/or arbitration services requires agreement from all parties, the legislation will not prevent rail shippers from engaging a non-Agency mediator if they wish. Also, your Committee is confident that the wording of the provisions is sufficiently broad to allow the Agency to mediate between any Canadian shipper and any railway regardless of whether the shipment crosses into the United States.

Clause 12 of Bill C-11 sets the statutory review period of the *Canada Transportation Act* at eight years from the day the provision comes into force. While some stakeholders objected to the postponement of the review of the entire Act for eight years, arguing that the Canadian transportation industry will be slow to react to shifts in global markets in the interim, your Committee believes that the extended time frame will allow a review panel to better assess the full impacts of recent and upcoming amendments to the *Canada Transportation Act*. If sectors of the Canadian transportation or shipping communities identify legislative impediments as global markets evolve, your Committee is confident that the Minister of Transport will respond by undertaking an early review of all, or parts of, the Act.

Observations annexées au dixième rapport du Comité sénatorial permanent des transports et des communications

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a consacré au projet de loi C-11, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire, cinq réunions au cours desquelles il a entendu beaucoup d'intervenants. En plus d'apporter deux amendements à ce projet de loi, le Comité souhaite présenter quelques observations au sujet de propos qu'il a entendus.

Un certain nombre d'intervenants ont recommandé au Comité d'apporter au projet de loi certains amendements que le Comité a examinés minutieusement. Or, comme le gouvernement compte présenter bientôt un troisième et dernier projet de loi modifiant la *Loi sur les transports au Canada*, le Comité estime que ces intervenants auront alors de nouveau la possibilité d'exposer leurs préoccupations. Les paragraphes suivants résument l'évaluation du Comité à l'égard des recommandations visant les dispositions qui, de l'avis des intervenants, auraient de fortes répercussions sur leur industrie.

L'article 7 du projet de loi C-11 officialise le pouvoir de l'Office des transports du Canada d'offrir, avec l'accord des parties concernées, des services de médiation et/ou d'arbitrage pour régler les différends sur des questions relevant de sa compétence ou de celle de mécanismes commerciaux de règlement des différends. Les représentants des expéditeurs ferroviaires canadiens ont dit craindre que ces dispositions ne les empêchent d'engager des médiateurs du secteur privé et de régler les différends portant sur les services ferroviaires transfrontière. Le Comité estime toutefois que, comme elles prévoient expressément qu'on ne peut recourir aux services de médiation ou d'arbitrage de l'Office qu'avec l'accord de toutes les parties au différend, elles n'empêcheront pas les expéditeurs d'engager d'autres médiateurs que ceux de l'Office s'ils le souhaitent. Il croit de plus que le libellé des dispositions en question est assez large pour permettre à l'Office d'assurer la médiation entre n'importe quel expéditeur canadien et n'importe quel transporteur ferroviaire, que l'expédition traverse ou non la frontière canado-américaine.

L'article 12 du projet de loi établit à huit ans à compter de son entrée en vigueur la période à la fin de laquelle la *Loi sur les transports au Canada* exige son propre réexamen. Certains intervenants ont dit qu'il ne fallait pas attendre huit ans avant de réexaminer l'ensemble de la Loi, affirmant que dans l'intervalle, l'industrie du transport ne pourra pas s'adapter aussi rapidement qu'elle le voudrait aux changements qui surviendront dans les marchés mondiaux, mais le Comité croit que le délai plus long permettra au comité qui sera chargé de l'examen de mieux évaluer l'ensemble des incidences qu'aurait les modifications apportées récemment à la Loi et celles qu'elle est encore appelée à subir. Si des secteurs des industries canadiennes du transport et de l'expédition estimaient un jour que la loi les empêche de s'adapter à l'évolution des marchés mondiaux, le Comité est certain que le ministre des Transports réagira en avançant l'examen de la Loi ou de certaines de ses dispositions.

Clause 27 of Bill C-11 obliges the Agency to make regulations requiring airlines advertising services originating in, or destined to, Canada to include all costs of providing the service in the price. While consumer groups generally supported this provision, some Canadian airlines felt that it would put them at a competitive disadvantage for internet sales, which represent a substantial share of total sales, as foreign airlines may not be affected by the regulations in the same way. The Committee notes that, at present, most U.S. and European carriers advertise “all-in” or almost “all-in” prices on the Internet. Moreover, the regulatory process includes a separate consultation process, giving the airlines an opportunity to have their case examined by Transport Canada and the Treasury Board, should the proposed regulations have a potentially significant negative impact. Nonetheless, your Committee added a new clause to the bill, allowing the Governor in Council to postpone the date that the provision respecting airfare advertising regulations comes into force so that the airlines and the government will have more time to consult.

Finally, the House of Commons Standing Committee on Transport, Infrastructure and Communities amended clause 29 of Bill C-11 to require railway companies to cause “as little noise and vibration as possible” when constructing or operating a railway with due consideration to its obligations and operational requirements and the potential impact upon its residential neighbours, if it has any. Before the amendment, the standard was that the railways “must not cause unreasonable noise.” Canadian railway companies believed that the new standard could present a significant threat to their economic viability as there is no jurisprudence on its interpretation. As such, the railway companies recommended that the standard of “reasonableness” be restored to the provision. While accepting that the new standard would be conditional on the railways’ operational needs and obligations being met, as stated in new subsections 95.1 (a) and (b), your Committee believed that a standard based on “reasonableness” would be more clear and easier for the Agency and the courts to interpret. We have therefore amended the provision by restoring the concept of “reasonableness” and removing the reference to residential neighbours.

While your committee passes this bill with two amendments, it remains conscious of other concerns raised by the transportation industry and its users, and will monitor the impact that these and other provisions may have. After a period of two years, and should it be necessary, your Committee would then be prepared to seek an order of reference to review these new provisions.

L’article 27 du projet de loi C-11 oblige l’Office à prendre des règlements exigeant que la publicité faite par les compagnies aériennes pour des services aériens au Canada ou dont le point de départ est au Canada inclue dans le prix tous les coûts de la fourniture des services. Même si, en règle générale, les groupes de défense des consommateurs appuient cette disposition, certaines compagnies aériennes canadiennes ont fait valoir qu’elles les placeraient dans une position concurrentielle défavorable en ce qui a trait aux ventes de billets par Internet — lesquelles représentent une part substantielle du total de leurs ventes — étant donné que les compagnies aériennes étrangères ne seraient pas nécessairement assujetties à ces mêmes règlements. Le Comité souligne qu’à l’heure actuelle les prix annoncés sur Internet par la plupart des transporteurs américains et européens incluent tous les frais ou presque. En outre, comme le processus réglementaire comporte un processus de consultation distinct, les compagnies aériennes auront l’occasion de soumettre leur cas à Transports Canada et au Conseil du Trésor si elles estiment que les règlements proposés risquent d’avoir un impact négatif important. Néanmoins, le Comité a ajouté au projet de loi un nouvel article qui permet au gouverneur en conseil de reporter la date d’entrée en vigueur de la disposition concernant les règlements sur la publicité relative aux tarifs aériens afin que les compagnies aériennes et le gouvernement aient plus de temps pour leurs consultations.

Enfin, le Comité permanent des transports, de l’infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes a modifié l’article 29 du projet de loi C-11 de manière à exiger que les compagnies de chemin de fer fassent « le moins de bruit et de vibrations possible » lorsqu’elles construisent ou exploitent un chemin de fer en tenant compte de leurs obligations et besoins en matière d’exploitation ainsi que de l’incidence possible sur les personnes qui résident en des lieux adjacents au chemin de fer, si c’est le cas. Avant cette modification, la compagnie de chemin de fer était « tenue de ne pas faire de bruit déraisonnable ». Toutefois, les compagnies de chemins de fer canadiennes ont fait valoir que ce nouveau critère pourrait nuire considérablement à leur rentabilité économique étant donné l’absence de jurisprudence quant à son interprétation. Elles ont donc proposé le rétablissement dans la disposition du critère du caractère « raisonnable » du bruit. Même s’il reconnaît que le nouveau critère s’appliquerait sous réserve des besoins en matière d’exploitation et des obligations des compagnies de chemin de fer, comme le précisent les nouveaux alinéas 95.1 a) et b), le Comité estime qu’un critère fondé sur le « caractère raisonnable » serait plus clair et plus facile à interpréter pour l’Office et les tribunaux. Par conséquent, nous avons amendé la disposition en rétablissant le concept du « caractère raisonnable » et en supprimant le renvoi aux personnes qui résident en des lieux adjacents au chemin de fer.

Tout en adoptant le projet de loi avec deux amendements, le Comité demeure conscient des autres préoccupations soulevées par l’industrie du transport et ses usagers, et il surveillera l’impact que ces dispositions et d’autres pourrait avoir. S’il y a lieu, dans deux ans le Comité demandera un ordre de renvoi afin de revoir ces nouvelles dispositions.

EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, May 16, 2007

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-11, to amend the Canada Transportation Act and the Railway Safety Act and to make consequential amendments to other acts, met this day at 6:15 p.m. to give consideration to the bill.

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

[*English*]

The Chairman: Senators, we will hear from officials at Transport Canada before proceeding with clause-by-clause consideration of the bill.

[*Translation*]

We are going to study Bill C-11, to amend the Canada Transportation Act and the Railway Safety Act and to make consequential amendments to other acts.

[*English*]

From Transport Canada, I welcome Helena Borges, Director General, Surface Transportation Policy; Alain Langlois, Legal Counsel, Legal Services; and David Bailey, Director, National Air Services Policy. Some senators have questions about a few clauses in the bill and I am sure that our witnesses have the answers. The questions arise in the following clauses:

Clause 7, proposed section 36.1; clause 11, proposed section 52; clause 12, proposed section 53; clause 25, proposed section 85.1; clause 27, proposed section 86.1 and 86.2; clause 29, proposed section 95.1 and proposed section 95.2.

Those clauses amending those sections are where some of the worries are. They were in letters we received. As well, some members of our committee had concerns.

Senators, we also prepared observations, so we will deal with the clauses causing concern first and the answers from members of Transport Canada. After that, we can deal with the bill clause by clause and have a look at the observations we have prepared for you.

Helena Borges, Director General, Surface Transportation Policy, Transport Canada: Honourable senators, I propose that we address the provisions in reverse order. We will deal with clause 29 first, and then with clause 27, followed by clause 25. Then we will deal with clauses 11 and 12 together, the mediation being the last one.

We appreciate the opportunity to appear once more before the committee. We have attended these meetings so we have heard what some of the witnesses have said. We appreciate the

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 16 mai 2007

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le projet de loi C-11, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire et d'autres lois en conséquence, se réunit aujourd'hui, à 18 h 15, pour examiner ce projet de loi.

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

[*Traduction*]

La présidente : Honorables sénateurs, avant de procéder à l'étude article par article du projet de loi, nous allons entendre des représentants de Transports Canada.

[*Français*]

Nous allons étudier le projet de loi C-11, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire et d'autres lois en conséquence.

[*Traduction*]

Je souhaite la bienvenue aux représentants de Transports Canada, à savoir Helena Borges, directrice générale de politique de transport de surface; Alain Langlois, conseiller juridique, Services juridiques; et David Bailey, directeur, Politiques de services nationaux aériens. Certains sénateurs ont des questions à poser au sujet de quelques dispositions du projet de loi, et je suis certaine que nos témoins sauront y répondre. Les questions portent sur les articles suivants :

L'article 7, créant l'article 36.1; l'article 11, modifiant l'article 52 de la loi; l'article 12, modifiant l'article 53 de la loi; l'article 25, modifiant l'article 85.1 de la loi; l'article 27, créant les articles 86.1 et 86.2; et l'article 29, créant notamment les articles 95.1 et 95.2.

Ces articles du projet de loi, qui visent à modifier ou à créer ces dispositions de la loi que j'ai nommées, sont ceux qui soulèvent des préoccupations. Ils faisaient l'objet de certaines lettres que nous avons reçues, et quelques membres du comité ont également exprimé des réserves à l'égard de ces articles.

Honorables sénateurs, en premier lieu, nous allons donc nous pencher sur ces articles et écouter les réponses des représentants de Transports Canada. Ensuite, nous procéderons à l'étude article par article puis nous examinerons les observations que nous avons préparées.

Helena Borges, directrice générale, politique de transport de surface, Transports Canada : Honorables sénateurs, je propose que nous commençons par le dernier article, c'est-à-dire l'article 29 et que nous nous penchions ensuite sur les articles 27 et 25. Après, nous traiterons des articles 11 et 12 en même temps et nous parlerons en dernier lieu de l'article 7, qui porte sur la médiation.

Nous vous sommes reconnaissants de nous donner encore une fois l'occasion de comparaître devant vous. Nous avons assisté à quelques séances, alors nous avons entendu ce que

opportunity to clarify some of what has been said. We will try to be brief in our remarks, but if you have additional questions, we are familiar with the bill and would be pleased to answer them.

I will start with clause 29 on the rail noise provisions. I emphasize, as I think the minister did when he was here a couple of weeks ago, that the House of Commons Standing Committee on Transport, Infrastructure and Communities spent considerable time and effort reviewing Bill C-11. The committee heard from 24 organizations and individuals. They appeared over a nine-day period and the testimony was compelling.

The committee spent six days going through the bill clause by clause and considered a total of 53 motions. Of those 53 motions, 11 motions related to the railway noise provision. These motions came from all parties. The amendments that were made to section 95 originated from a motion put forward by David McGuinty, who at that time was the Liberal transport critic, after more than an hour of debate on that section alone.

Given the extensive deliberations by the committee, we are sceptical that the House of Commons would be amenable to a revision that replaced the language in the noise provision with the language contained in the original bill. Indeed, there is a huge risk that if the matter is revisited, potentially there could be additional amendments with more adverse implications for the railways. We had all those motions and they were significant — some of what we asked to amend when we went through clause by clause consideration.

The noise provision contains four factors that the agency is to take into account in its consideration of rendering a decision upon a complaint. Two of those factors are favourable to the railways. I will repeat them. One of them is that they must take into account the level of service obligations that the railways have to shippers under sections 113 and 114. These obligations are considerable.

The second requirement is that the agency must take into account the operational requirements of the railway. That consideration is another important one and it is broad.

Before this noise provision — or decisions by the court were overturned when the agency used to look at noise issues before December 2000 — the agency resolved noise disputes based on the railway obligation stemming from what is currently section 95(2) in the Canada Transportation Act. The provision says:

The railway company shall do as little damage as possible in the exercise of the powers.

That wording is similar to what is in the proposed provision.

That is how the agency used to interpret any decision on noise prior to a challenge.

certain témoins avaient à dire. Nous sommes heureux d'avoir la possibilité de clarifier certains propos. Nous allons essayer d'être brefs, mais n'hésitez pas à nous poser des questions, car, comme nous connaissons bien le projet de loi, nous sommes tout à fait disposés à y répondre.

Je vais commencer par l'article 29, qui concerne le bruit. À l'instar du ministre, qui a comparu devant le comité il y a deux semaines, j'insiste sur le fait que le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes a consacré passablement de temps et d'efforts à l'examen du projet de loi C-11. Il a entendu les témoignages convaincants de 24 organismes et particuliers. Les comparutions se sont étalées sur neuf jours.

Le comité a ensuite passé six jours à étudier le projet de loi article par article durant lesquels il a été saisi de 53 motions, dont 11 concernaient la disposition sur le bruit. Ces motions émanaient de tous les partis. Les amendements qui ont été apportés à l'article 95 découlaient d'une motion présentée par David McGuinty, qui, à ce moment-là, était le porte-parole des libéraux en matière de transport. Le comité a passé au-delà d'une heure à discuter de cet article.

Étant donné que le comité s'est penché considérablement sur cette disposition, nous doutons que la Chambre des communes serait disposée à accepter une modification visant à remplacer les mots utilisés dans l'article par ceux qui étaient employés dans le projet de loi original. En fait, si cette modification était faite, elle risquerait fort d'entraîner d'autres amendements qui auraient des répercussions plus graves sur les compagnies de chemin de fer. Les motions qui ont été adoptées ont donné lieu à des modifications considérables au moment de l'étude article par article.

La disposition sur le bruit précise quatre éléments dont l'Office doit tenir compte lorsqu'il doit rendre une décision dans le cas d'une plainte. Deux de ces éléments jouent en faveur des compagnies de chemin de fer. Je vais les répéter. L'Office doit premièrement tenir compte des obligations qui incombent à la compagnie de chemin de fer au titre des articles 113 et 114. Ces obligations sont considérables.

Deuxièmement, il doit tenir compte de ses besoins en matière d'exploitation. Il s'agit là d'une considération importante et vaste.

Auparavant, comme il n'existait aucune disposition sur le bruit, — soit dit en passant, avant décembre 2000, lorsque l'Office examinait les questions relatives au bruit, il a parfois annulé des décisions rendues par les tribunaux — l'Office réglait les différends en s'appuyant sur l'obligation qui incombe aux compagnies de chemin de fer en vertu de l'actuel paragraphe 95(2) de la Loi sur les transports au Canada, qui se lit comme suit :

Elle doit limiter les dommages au minimum dans le cadre de l'exercice de ses pouvoirs.

Le libellé de la disposition proposée dans le projet de loi est semblable.

C'est sur ce paragraphe que s'appuyait l'Office pour rendre une décision dans le cas d'un différend.

In applying this terminology, “as little damage as possible,” the agency issued several decisions, none of which jeopardized the operation of the railway company involved in the complaint, or departed from the principle of reasonableness, as is the case law that has been established. We have gone through all the decisions and we have pulled excerpts from them. If you care, we can provide some of those decisions to demonstrate to you that the agency was reasonable under that wording.

Our position is that the provision, which is in the law today, is repeated in this provision here.

In addition, Bill C-11 provides that the agency develop guidelines in consultation with concerned stakeholders. This provision will enable the railway companies to make representations and influence the guidelines that the agency will use in rendering its decision. Already, you heard last week from Cliff Mackay of the Railway Association that the Railway Association, together with the Federation of Canadian Municipalities, has developed guidelines on proximity issues, including railway noise. Both Transport Canada — one of my officials — as well as officials from the Canadian Transportation Agency participated in that steering committee and helped to define those guidelines. We believe this experience will bode well for the development of the agency’s guidelines — that these guidelines will influence those guidelines.

Based on the preceding considerations, we expect that the agency will be balanced and reasonable, as it usually is, in interpreting the standard; and we do not expect decisions that are radically different from those it issued in the past under the original standard of causing as little damage as possible.

I will pass the floor now to my colleague, David Bailey. Do you want to stop here?

The Chairman: Yes, I want to ask the senators if they have questions for you.

Senator Munson: The only statement I have is that despite what you say, I will have an amendment to this provision. That is it.

Senator Zimmer: If we have an amendment, in the system we have, how certain can we be of what will happen in the other place? Would it kill the bill?

Ms. Borges: Our view is that it will. Of all the provisions that had quite a bit of debate in the committee, this was one of them. About three provisions had a lot of debate and this one took a lot of debate. There were a lot of witnesses, and the majority of them came to speak about railway noise.

As I said, there were few provisions that had amendments from all four parties. The settlement that came at the end was after a lot of discussion. Listening to some of the witnesses, even those witnesses who asked for the noise provision asked that the bill be passed as soon as possible. People have been waiting since the year 2000 for clarity on this matter.

Ce faisant, l’Office a rendu plusieurs décisions, dont aucune n’a mis en péril les activités de la compagnie de chemin de fer visée par la plainte. En outre, il a toujours appliqué le principe du caractère raisonnable, sur lequel est fondée la jurisprudence. Nous avons passé en revue toutes les décisions et nous en avons retenu quelques-unes, que nous pourrions vous fournir si vous le souhaitez pour vous montrer que l’Office a fait preuve d’un bon jugement lorsqu’il s’est appuyé sur le paragraphe en question.

Nous sommes d’avis que la disposition proposée dans le projet de loi s’apparente à ce paragraphe qui figure actuellement dans la loi.

En plus, le projet de loi C-11 prévoit que l’Office doit consulter les intéressés avant d’établir les lignes directrices. Cela fera en sorte que les compagnies de chemin de fer auront leur mot à dire au sujet des lignes directrices sur lesquelles se fondera l’Office pour rendre ses décisions. La semaine dernière, M. Cliff Mackay, de l’Association des chemins de fer du Canada, vous a informés, lorsqu’il a comparu devant vous, que l’Association, conjointement avec la Fédération canadienne des municipalités, avait élaboré des lignes directrices concernant notamment le bruit. Dans le cadre de ce processus, un représentant de Transports Canada, qui travaille au sein de mon bureau, ainsi que des représentants de l’Office des transports du Canada ont participé aux travaux du comité directeur et ont ainsi contribué à la définition de ces lignes directrices. Nous croyons que l’Office s’inspirera de ces lignes directrices pour élaborer les siennes.

Étant donné tout cela, nous nous attendons à ce que l’Office fasse preuve d’un bon jugement, comme à l’habitude, en ce qui a trait à l’interprétation de la norme; ainsi, nous ne pensons pas qu’il rendra des décisions qui seront tout à fait différentes de celles qu’il a rendues dans le passé en s’appuyant sur la norme originale, à savoir limiter les dommages au minimum.

Je vais maintenant céder la parole à mon collègue, David Bailey. Voulez-vous qu’on s’arrête là?

La présidente : Oui, je voudrais demander aux sénateurs s’ils ont des questions à vous poser.

Le sénateur Munson : Je veux seulement dire que, malgré ce que vous avez fait valoir, je vais proposer un amendement à cette disposition.

Le sénateur Zimmer : Si nous adoptons un amendement, à quel point pouvons-nous savoir avec certitude ce qui se passera à l’autre endroit? Cela fera-t-il échouer le projet de loi?

Mme Borges : C’est ce qui se produira à notre avis. C’est l’une des trois dispositions qui ont suscité le plus de discussions en comité. Beaucoup de témoins ont comparu, et la majorité d’entre eux ont parlé de la disposition sur le bruit.

Comme je l’ai dit, seules quelques dispositions ont fait l’objet d’amendements de la part des quatre partis. La décision qui a été prise en fin de compte l’a été au terme d’une longue discussion. Même les témoins qui avaient réclamé cet article ont demandé que le projet de loi soit adopté le plus tôt possible. L’industrie attend depuis 2000 une disposition claire sur le bruit.

Several motions have been presented in the House on this issue. The minister spoke to this issue many times. We fear that if the bill goes back, it will be referred back to committee, the outcome could be worse and it will delay the passage of the bill. I think you have heard from other stakeholders, in addition to those who support the noise provision — the commuter rail entities and others who have been looking forward to this bill being passed — that it will be delayed.

Senator Zimmer: When you say “delay,” could it come back to the Senate before the end of June to be passed?

Ms. Borges: I doubt it highly, because the committee is currently considering Bill C-6. They have started clause by clause review, and I think they would want to finish that review before taking on any other business.

Senator Zimmer: Would they need to start all over again or could they resume where it is at right now?

Ms. Borges: My understanding is they would want to finish the bill they have now. They have asked us to bring in the third bill of this trilogy, the freight bill. That bill should be tabled shortly. That bill is their next priority. If this bill arrives there, I fear there might be a delay until the fall or even longer, depending on how long Bill C-6 takes to go through.

The Chairman: It is difficult for the officers to discuss what will happen in the House of Commons. That discussion is highly political.

Senator Munson, do you have your amendments with you?

Senator Munson: Yes, I have one. Would you like to hear it?

The Chairman: Give it to the clerk. I was not aware that you had an amendment. I think we should give it to the clerk first and try to make copies.

[*Translation*]

Senator Dawson: I am never surprised to hear, either in committee or in the Senate chamber, that a bill will be killed if we amend it. These same witnesses told us that Bill C-3 was going to die on the Order Paper if it went back to the House of Commons. I must remind the members of the committee, as well as the witnesses, that it is the Senate’s mandate to study bills, and, to the extent possible, to be the chamber of sober second thought.

Between the time when the bill has been tabled by the minister, studied and amended in committee, and passed in the other place, people suddenly realize — just like the railway industry representatives — that amendments have been passed along the way and they did not testify at the House of Commons committee because they were satisfied with the preliminary

Plusieurs motions ont été présentées à la Chambre sur le sujet. Le ministre a pris la parole à de nombreuses reprises à propos de cette question. Si le projet de loi est renvoyé à la Chambre, il sera renvoyé au comité, et nous craignons que cela ne retarde son adoption. Vous avez aussi entendu l’opinion d’autres parties intéressées, notamment les fournisseurs de services de train de banlieue et d’autres entités, qui attendent impatiemment l’adoption du projet de loi. Elles sont aussi d’avis que cela retarderait l’adoption de cette mesure législative.

Le sénateur Zimmer : Vous dites que cela retarderait l’adoption du projet de loi, mais serait-il possible qu’il soit renvoyé au Sénat avant la fin juin pour qu’il soit adopté?

Mme Borges : J’en doute beaucoup, car le comité est en train d’examiner le projet de loi C-6. Il est rendu à l’étude article par article, qu’il aimerait terminer je crois avant de passer à autre chose.

Le sénateur Zimmer : S’il interrompait cette étude, devrait-il recommencer au début ou pourrait-il reprendre là où il en est maintenant?

Mme Borges : Je crois savoir que le comité voudrait terminer l’étude du projet de loi dont il est saisi en ce moment. Il nous a demandé de présenter le troisième et dernier projet de loi de cette série, qui concerne le transport ferroviaire de marchandises. Il devrait être déposé bientôt. C’est la prochaine priorité du comité. Si le projet de loi C-11 lui est renvoyé, je crains qu’il ne puisse pas s’y pencher avant l’automne ou même plus tard, tout dépend du temps qu’il lui faudra pour terminer l’étude du projet de loi C-6.

La présidente : Il est difficile pour les gens du ministère de parler de ce qui se passera à la Chambre des communes. C’est une discussion d’une nature très politique.

Monsieur le sénateur Munson, avez-vous vos amendements?

Le sénateur Munson : Oui, j’en ai un. Voulez-vous que je le lise?

La présidente : Donnez-le au greffier. Je ne savais pas que vous auriez un amendement à présenter. Je crois que vous devriez le lui donner de sorte qu’on en fasse des copies.

[*Français*]

Le sénateur Dawson : Je ne suis jamais surpris d’entendre dire soit en comité ou à la chambre du Sénat qu’on va tuer le projet de loi si on l’amende. Les mêmes témoins nous ont dit que le projet de loi C-3 allait mourir au Feuilleton s’il était retourné à la Chambre des communes. Je dois rappeler aux membres du comité, ainsi qu’aux témoins, qu’il est du mandat du Sénat d’étudier les projets de loi et dans la mesure du possible, d’être la Chambre de seconde réflexion.

Entre le moment où le projet de loi a été déposé par le ministre, étudié et amendé par le comité, puis adopté à l’autre endroit, il arrive que des gens réalisent tout à coup que — tels que les représentants de l’industrie du chemin de fer —, n’ayant pas témoigné à la Chambre des communes parce que satisfaits de l’écriture provisoire du projet de loi, des amendements ont été

drafting. Now they want to be heard, or else they prefer to see the bill die on the Order Paper rather than live with it as written.

If any amendment at all prevents the bill from being passed, we have no need to do clause-by-clause study. We can pass the bill without discussion and pack up our things. If we take our responsibilities seriously, we must hear the evidence, note the amendments, including those of Senator Munson, and proceed to pass the bill. Passing the bill in its present form is better than having nothing at all. This bill has now been studied by four ministers of Transport.

I want the bill to be passed, let me be clear on that. It is better to pass the bill without amendment than not pass it at all. But it would be shirking our responsibilities as Senate committee members to say that we do not want to study it just in case it is not passed in the House of Commons. We have weeks ahead of us. I am not asking for many changes. I too have an amendment to put forward. It would be refusing to fulfill our responsibilities if we said that we are not going to make any changes.

[English]

It seems to me that every time a bill comes here we are told, if you amend it, it will die. I do not think that as a committee we should accept that argument as a given. I repeat, I want this bill to pass. It is long overdue. However, representatives of the rail industry have told us this bill is dangerous for their industry because it can put them in a stalemate where they are not able to operate other than between 9 a.m. to 5 p.m. because noise exists in this industry. If we define no noise as the criteria, they think that if they go to court, they will lose.

I have a lot of respect for the Department of Transport and a lot of the respect for the minister, but I also have a lot of respect for the industry. They live with this legislation. They want this legislation, but they want only a minor change to the definition of “noise,” which I think my honourable colleague will table.

To come back to the original comment, it is our responsibility to study these bills and it is our responsibility to amend them. I want the bill to pass, but I think we have enough weeks that we can frame it in a way that it will be sent to the House of Commons with a few minor amendments. If they are satisfied with the amendments, the bill passes. If not, they send it back to us.

Trust me — I am committing myself, I do not know about my colleague — but I will support the bill if the other place does not accept our amendments. If they do accept our amendments, the bill does not come back to us and we should be happy. We do our job, improve legislation according to our mandate, and the House of Commons considers it and accepts it. If they

adoptés en cours de route, et ils veulent maintenant être entendus sinon ils préfèrent voir le projet de loi mourir au Feuilleton que de vivre avec tel qu’il est écrit.

Si quelque amendement que ce soit empêche l’adoption du projet de loi, nous n’avons pas besoin de faire l’étude article par article. Adoptons le projet de loi sans discussions et fermons nos livres. Si nous prenons nos responsabilités au sérieux, nous devons entendre les témoignages, prendre en note les amendements, entre autres ceux du sénateur Munson, et procédons à l’adoption du projet de loi. Vaut mieux adopter le projet de loi tel quel, que de n’avoir rien du tout. Cela fait quatre ministres des Transports qui étudient ce projet de loi.

Je veux que le projet de loi soit adopté, que ce soit sans équivoque. Le projet de loi est mieux d’être adopté non amendé que pas du tout. Ce serait manquer à nos responsabilités, en tant que membres d’un comité du Sénat, de dire qu’on ne veut pas l’étudier au cas où il ne serait pas adopté à la Chambre des communes. On a encore des semaines devant nous. Je ne demande pas de nombreux changements. J’ai moi aussi un amendement à proposer. Cependant, ce serait refuser de prendre nos responsabilités de dire que nous ne faisons pas de changements.

[Traduction]

Il me semble que chaque fois qu’un projet de loi nous est renvoyé, on nous dit que, si nous le modifions, il ne sera pas adopté. Il ne faudrait pas penser que c’est toujours vrai. Je le répète, je souhaite l’adoption de ce projet de loi, qui est attendu depuis longtemps. Cependant, des représentants de l’industrie ferroviaire nous ont affirmé que cette mesure législative risque de leur nuire parce qu’elle pourrait faire en sorte que les compagnies de chemins de fer doivent mener leurs activités entre 9 heures et 17 heures seulement en raison du bruit qu’elles causent. Si cesser complètement le bruit constitue le critère, l’industrie estime qu’elle ne pourra jamais gagner sa cause devant les tribunaux.

J’ai beaucoup de respect pour le ministère des Transports ainsi que pour le ministre, mais j’ai aussi beaucoup de respect pour l’industrie. Elle sera assujettie à cette loi, qui ne lui pose aucun problème, sauf en ce qui concerne la définition du mot « bruit », qu’elle voudrait que l’on modifie légèrement. Je crois que c’est là-dessus que porte l’amendement que va présenter mon honorable collègue.

Nous avons la responsabilité d’étudier ces projets de loi et de les modifier. Je veux que ce projet de loi soit adopté, mais je pense qu’il nous reste suffisamment de temps pour que nous puissions nous permettre de le renvoyer à la Chambre avec quelques petits changements. Si elle accepte les amendements, le projet de loi sera adopté. Si non, elle nous le renverra.

Soyez assurés — je suis prêt à le garantir; je ne sais pas s’il en va de même pour mon collègue — que je vais appuyer le projet de loi si l’autre endroit n’accepte pas nos amendements. S’il les approuve, le projet de loi ne nous sera pas renvoyé et nous devrions en être contents. Nous faisons notre travail, c’est-à-dire améliorer les lois conformément à notre mandat, et il appartient à

do not accept it, I am telling you, on my behalf, that I will live with whatever they send back to us. That is the amendment for the railway.

Airline industry: We have two major airlines in Canada. They came in front of our committee and said, you are putting us in a situation where all our competitors will have an advantage over us on the Internet, on pricing, because we must have Canadian-controlled pricing while all our competitors will be able to set their pricing according to their rules, which would not include the charges that are being imposed.

Let us understand each other here. These airline companies did not invent those charges that people say they are hiding. The Department of Transport, the government, decided to let those costs be included. The airlines are saying, we want to be treated on an equal footing with our agents that sell tickets and with our international partners that would be able to advertise tickets at a lower price than our own.

As a general comment, I think it is our responsibility to study these amendments and if there is a risk, I think we should try to change the bill. I am sure Senator Tkachuk can talk to his house leader and I will talk to my house leader. They will talk to their house leaders in the House of Commons and if they can arrive at an agreement, they can pass it. If we do not ask them for changes, definitely there will not be any changes.

Senator Segal: I want to make a comment and ask a question to the officials. The comment is — and I have had the same representations as my colleagues across the way have had — any time I hear a corporation's perspective, because of the small piece of the bill with which they are concerned, that they would be glad to see the entire bill lost rather than have them inconvenienced, I come to a conclusion about the social and corporate responsibility of that corporation, which is not positive.

A series of other interest groups have come before this committee to express strong support for the bill, for a whole bunch of reasons, and they have waited through four ministers of the Crown and for many years for this progress.

My question to the officials is as follows: In terms of achieving the legitimate concerns that colleagues have expressed about aspects of the bill, and taking into consideration that every bill requires regulations, and regulations must be drafted by officials, in terms of having actual impact on the reality within which the railways and the airlines operate pursuant to the passage of this bill in its present form, are we likely to have better impact on that reality through a report that suggests that regulations, when they are crafted, should respect the following concerns — I refer specifically to the concerns my two colleagues across the way have underlined — rather than amend the legislation and send it back to, at best, an uncertain circumstance?

la Chambre des communes d'accepter ou non nos modifications. Si elle ne les accepte pas, je vous l'assure en ce qui me concerne, je vais tout de même appuyer cette mesure législative. Voilà pour ce qui est de l'amendement concernant le bruit.

Maintenant, voici ce que j'ai à dire au sujet de l'industrie du transport aérien. Les deux principaux transporteurs aériens du Canada nous ont fait savoir que ce projet de loi fera en sorte que tous leurs concurrents seront avantagés par rapport à eux en ce qui concerne l'affichage des prix dans Internet puisqu'ils ne sont pas tenus d'inclure les frais additionnels. Les transporteurs canadiens, eux, devront les inclure, en vertu de cette loi.

Comprenons-nous bien. Ces transporteurs n'ont pas inventé ces frais que les gens estiment qu'ils cachent. C'est le gouvernement qui a décidé d'exiger qu'ils soient inclus. Les transporteurs veulent être sur le même pied d'égalité que les agents qui vendent des billets et les autres transporteurs qui seraient en mesure d'afficher des prix plus bas que les leurs.

Nous avons la responsabilité d'étudier ce projet de loi, et si nous constatons que certaines dispositions risquent de nuire à l'industrie, je pense que nous devrions essayer de le modifier. Je suis certain que le sénateur Tkachuk peut parler au leader en chambre de son parti, et je peux de mon côté parler à celui de mon parti. Ces deux personnes pourront ensuite discuter avec leurs homologues à la Chambre des communes, et s'ils arrivent à s'entendre, les amendements pourront être adoptés. Il est certain que, si on ne demande aucun changement, il n'y en aura pas.

Le sénateur Segal : J'ai un commentaire à faire et je veux poser une question aux représentants du ministère. Chaque fois que j'entends une entreprise affirmer qu'elle souhaiterait qu'un projet de loi échoue, pour la seule raison qu'il comporte une disposition qui la préoccupe, j'estime qu'elle abandonne sa responsabilité sociale. Je dois dire que mes collègues d'en face m'ont avoué avoir la même opinion.

D'autres groupes d'intérêt ont comparu devant le comité afin d'affirmer qu'ils appuient sans réserve le projet de loi pour diverses raisons. Cela fait tellement d'années qu'ils attendent qu'il soit adopté qu'ils ont eu le temps de voir quatre ministres diriger le ministère.

Ma question est la suivante : quand il s'agit d'avoir un impact sur la réalité que vivront les compagnies de chemin de fer et les transporteurs aériens à la suite de l'adoption de ce projet de loi dans sa forme actuelle, pourrions-nous avoir un plus grand impact par l'entremise d'un rapport précisant que le règlement d'application, qui doit être élaboré par les fonctionnaires du ministère, — car l'adoption de tout projet de loi nécessite la rédaction d'un règlement d'application — doit tenir compte des préoccupations à propos de certains aspects du projet de loi exprimées par quelques-uns de mes collègues — précisément celles que mes deux collègues d'en face ont mentionnées — plutôt que par la modification du projet de loi, qui mènerait à un résultat incertain?

My colleague, Senator Dawson, is optimistic about how that amendment might be managed. I notice, with respect to other bills — where the minority wants to make amendments, such as Bill C-293, where there is great concern that the bill will die instantly upon such change — it depends on the bill and the content.

In terms of the relationship between the specifics of the law, the regulatory underpinning, and then the interpretation of the law that the transportation commission must execute, what is likely to have the most significant impact on dealing with the issues as assessed by our two colleagues?

Ms. Borges: I will answer by saying that in both clauses we are talking about, clause 29 talks about guidelines, not regulation; clause 27 talks about regulation.

You are correct, Senator Segal; the regulation process is a consultative, intensive process, and all parties have an opportunity to be heard at that process and to shape. That is how the agency usually determines how it will be interpreted on a day-to-day basis. The industry is consulted, consumers are consulted and anyone who has an interest in the matter is consulted.

We heard last week, I believe it was the airlines, that said that these provisions could have a severe economic or competitiveness impact on them. We cannot get a regulation through the gazetting process without doing an economic impact assessment statement. In that statement, we have to be clear about the impacts — economic, competitive, social and environmental — and at that point that is how you shape them.

I agree that it is through that process — the definition of exactly what the agency will require and how the agency will interpret — that they have a better opportunity to influence the way the decisions will be made.

With the rail, it is the same thing. The guidelines must be established. Already we are working together with the rail industry and community groups, which is an unprecedented effort, because the federal government does not have jurisdiction over municipalities. For us to work together with the Federation of Canadian Municipalities and the rail sector to shape these regulations bodes well.

On top of that process, the law today has a provision in it that says “as little damage as possible.” If that phrase were to be interpreted in the way that the association was saying or that CN was saying, I venture to say the railways would have been out of business a long time ago, and they are not. The department has no interest, we have no interest, in stopping the railways. Quite the contrary; we want to see them grow and deliver more goods. We believe that the language allows that interpretation to be flexible and there will be no termination of rail operations. It is impossible.

Mon collègue, le sénateur Dawson, est optimiste à propos de l'issue. J'ai remarqué que, lorsque la minorité souhaite apporter des changements, — comme dans le cas du projet de loi C-293, qui, craint-on, échouera si nous adoptons les amendements — le résultat dépend du contenu du projet de loi.

À votre avis, qu'est-ce qui fonctionnerait le mieux si nous voulions veiller à éviter les problèmes soulevés par nos deux collègues, compte tenu du lien qui existe entre la loi, le règlement d'application et l'interprétation qu'il faut en faire?

Mme Borges : Je dois préciser que l'article 29 porte sur les lignes directrices, et l'article 27, sur le règlement d'application.

Vous avez raison, sénateur Segal. Le processus d'élaboration du règlement comporte des consultations qui permettent à toutes les parties intéressées de se faire entendre. L'Office s'appuie sur ce qui ressort de ces consultations pour déterminer comment la loi sera interprétée. L'industrie, les consommateurs et toutes les autres parties intéressées sont consultés.

La semaine dernière, les transporteurs aériens, je crois, ont affirmé que ces dispositions pourraient avoir une incidence négative sur eux sur le plan financier ou du point de vue de la compétitivité. Avant de rédiger un règlement, qui doit être publié dans la Gazette du Canada, nous devons absolument préparer au préalable un rapport d'évaluation des répercussions économiques. Nous devons énoncer clairement quelles sont ces répercussions — d'ordre économique, concurrentiel, social et environnemental — et c'est à partir de cela que nous élaborons le règlement.

Je conviens que c'est par l'entremise de ce processus — la définition de ce que l'Office exigera exactement et l'interprétation qu'il en fera — qu'ils pourront exercer une plus grande influence sur les décisions qui seront prises.

Dans le cas de l'industrie ferroviaire, c'est la même chose. Les lignes directrices doivent être établies. Déjà, nous travaillons en collaboration avec cette industrie et des groupes communautaires, ce qui est sans précédent, car les affaires municipales ne relèvent pas de la compétence du gouvernement fédéral. Cette collaboration avec la Fédération canadienne des municipalités et le secteur du transport ferroviaire aux fins de l'élaboration du règlement d'application est de bon augure.

En outre, la loi en vigueur actuellement prévoit que les compagnies de chemin de fer doivent limiter les dommages au minimum. Si cette phrase avait été interprétée de la façon dont l'ont affirmé l'Association et le CN, j'ose dire qu'il y a longtemps que les compagnies de chemin de fer n'existeraient plus, et ce n'est pas le cas. Le ministère ne cherche pas du tout à mettre fin aux activités des compagnies de chemin de fer. Bien au contraire; nous voulons qu'elles prennent de l'expansion et qu'elles puissent transporter davantage de marchandises. Nous croyons que cette formulation permet une interprétation extensive et qu'il est impossible qu'elle donne lieu à la disparition de l'industrie ferroviaire.

Senator Tkachuk: Part of this discussion is a bit of a free flow of debate and I thank you, chairman, for allowing that to happen.

I want to take a minute or two to comment briefly on the points Senator Dawson raised. We are operating in a minority Parliament. In a majority Parliament, Senator Dawson, if the majority government tells me we will lose the bill if we send it back, I do take that information with a grain of salt.

In this particular case, the amendments will change the clauses back to the same position as the government originally intended with both the noise and advertising provisions. The noise provision was an NDP and Bloc Québécois amendment. You can imagine the negotiations that took place. The other two provisions the Liberals here want to amend were moved by Mr. McGuinty, your transport critic. He was transport critic when this bill was discussed.

Do you not think we would be happy to move it back to its original position and thank the members opposite for reversing all the amendments made by opposition parties by the house? We have an honest concern from our house leader that if this bill comes back, nothing will happen. There will be a game of ping-pong and this issue will not be resolved.

That is why we expressed this fear. I have been in opposition for a long time. I know the story. In this particular case, this situation is unusual where you move amendments back to the government's original intent when they introduced the bill into the House of Commons.

Parliament made these amendments, the Liberal, Bloc Québécois and NDP opposition. This bill will have a difficult time if you move these amendments to go back into the House in any reasonable amount of time. In my view, considering the transport's business in the House now, it will not happen.

The Chairman: Senator Munson, are your amendments translated into French?

Senator Munson: Yes, they are. I would like to have them back.

To be fair, this was the first time I moved an amendment. I realize a historical thing has happened in the past.

I echo what Senator Dawson said. What is the point of being part of this process if all we do is give lip service, window dressing, to a serious bill? We are all lobbied by various organizations. I have taken a serious look at this bill. On our Liberal side, with respect to the railway business, the House of Commons side, no one has an issue with what I propose. It is as simple as that.

I have been in the Senate for three and a half years, and this all comes to us as a great big bill. We have a legitimate role to sit back, study and look at it. From my perspective, this provision will box in the railways to be in court each and every day fighting off developers on noise issues and other matters.

Le sénateur Tkachuk : Nous avons en partie une discussion assez libre, et je vous remercie, madame la présidente, de permettre cela.

Je veux prendre un instant pour commenter brièvement les points que le sénateur Dawson a soulevés. Nous sommes en situation de gouvernement minoritaire. Quand un gouvernement majoritaire, sénateur Dawson, affirme que, si nous renvoyons le projet de loi, il échouera, je prends cela avec un grain de sel.

Dans ce cas-ci, les amendements feraient en sorte de ramener à leur version originale les articles concernant le bruit et la publicité. La disposition sur le bruit avait été modifiée à la suite d'un amendement proposé par le NPD et le Bloc québécois. Vous pouvez vous imaginer l'ampleur de la discussion qui a eu lieu. Les deux autres dispositions que les libéraux veulent modifier avaient été proposées par M. McGuinty, qui était votre porte-parole en matière de transport lorsque le projet de loi a été étudié.

Ne pensez-vous pas que nous serions ravis de revenir à la version originale grâce aux sénateurs d'en face, qui proposent des amendements pour défaire toutes les modifications qu'avaient réussi à faire adopter les partis de l'opposition à la Chambre? Notre leader en Chambre craint sérieusement que si ce projet de loi nous revient, rien ne se passera. On ne fera que se lancer la balle, et la question ne sera pas réglée.

C'est pourquoi nous avons exprimé notre crainte. J'ai fait partie de l'opposition pendant longtemps, et je sais comment les choses fonctionnent. Nous nous trouvons dans une situation inhabituelle, où nous apporterions des changements pour revenir à la version originale.

C'est l'opposition qui a réussi à faire adopter ces amendements — les libéraux, les bloquistes et les néo-démocrates. Si nous adoptons ces modifications, le projet de loi sera renvoyé à la Chambre, et il sera difficile de le faire adopter dans un délai raisonnable. À mon avis, étant donné la situation à la Chambre en ce moment, ce ne sera pas possible.

La présidente : Monsieur le sénateur Munson, vos amendements ont-ils été traduits en français?

Le sénateur Munson : Oui. J'aimerais cependant les ravoire.

Je dois avouer que c'est la première fois que je présente un amendement. Je me rends compte qu'un précédent a eu lieu dans le passé.

Je suis du même avis que le sénateur Dawson. À quoi bon participer à ce processus si tout ce que nous faisons c'est apporter des changements à un important projet de loi qui touchent davantage la forme que le fond? Nous sommes tous la cible du lobbying de divers organismes. J'ai étudié attentivement ce projet de loi. Chez les libéraux à la Chambre des communes, personne ne s'oppose à ce que je propose. C'est aussi simple que cela.

Cela fait trois ans et demi que je siège au Sénat. Je sais que nous avons le droit de prendre le temps de bien étudier les projets de loi. Selon moi, cette disposition fera en sorte que les compagnies de chemin de fer se retrouveront constamment devant les tribunaux pour des questions de plaintes à propos du bruit ou d'autres choses.

I looked at it, consulted with a few people and put together a minor amendment. There are about 11 or 12 of us here. I propose it. We vote. I win or lose. It is not that complicated.

Senator Dawson: My amendment goes directly toward what Senator Segal has said. There is enough apprehension on the part of industry, both the railway and the airlines, that we should give them a second chance.

My proposal, if I may read it, is that clause 27 of the bill is amended to read that it comes into force on a day to be fixed on order of Governor-in-Council.

With that amendment, before this bill comes into place, the people from the industry will have a chance to sit down with the department and be obliged to “avoir une écoute.” I would rather have gone back to the original text written by the Department of Transport because their original text was good. As it stands now, I understand there was a debate in the House of Commons and there are apprehensions about the consumer groups and the pricing issue. I am not saying amend the provision but rather include this amendment which forces them to study it.

It is simple. It does not offend the Bloc, NDP, Conservatives or Liberals. This section of the bill will come into force by action of the Governor-in-Council. It means that the Minister of Transport, who had the original wording, will need to negotiate with the people he is working with to arrive at a consensus, and then the regulations will come into force.

It is not drastic, nor does it offend anybody. It is about as minor and non-aggressive as possible so it can achieve the maximum consensus. If that amendment is not acceptable, what are we doing here?

Senator Adams: I was surprised at Senator Tkachuk, when there were two witnesses here discussing amendments to the bill. There were representatives from the grain, forestry and shipping industries and they wanted changes. They were here two weeks ago.

Senator Tkachuk: Yes, I was chair.

Senator Adams: We are only talking about the House of Commons. Those witnesses were here and they did not receive an invitation to go to the House of Commons. I was not here when the airline witnesses were here last week. We only discussed the original bill, Bill C-44 I think it was. They wanted to see that clause back in Bill C-11. The department was discussing it over there, and I do not know how many people missed it.

Senator Tkachuk: I am confident these issues will be addressed in the third transport bill which is coming into force. That is why I support this bill.

J'ai examiné cette disposition, j'en ai discuté avec quelques personnes et j'ai rédigé un amendement mineur. Nous sommes environ 11 ou 12 ici en ce moment. Je propose l'amendement et puis nous votons. Je perds ou je gagne; ce n'est pas si compliqué.

Le sénateur Dawson : Mon amendement reflète les propos du sénateur Segal. Il existe tellement d'apprehension au sein de l'industrie, tant chez les compagnies de chemin de fer que chez les transporteurs aériens, que j'estime que nous devrions leur donner une deuxième chance.

Je propose que l'article 27 du projet de loi soit modifié de sorte qu'il soit précisé que la date d'entrée en vigueur soit fixée par un décret du gouverneur en conseil.

Ainsi, avant que cette loi n'entre en vigueur, l'industrie aura l'occasion de se faire entendre par le ministère. J'aurais préféré qu'on revienne à la version originale rédigée par le ministère des Transports, car je crois qu'elle était bonne. Au sujet de la version actuelle, je crois savoir qu'il y a eu un débat à la Chambre des communes et qu'il y a de l'apprehension chez les groupes de consommateurs à propos de la question de la publicité relative aux prix. Je ne propose pas de modifier la disposition, mais plutôt d'ajouter cet amendement, ce qui les forcera à se pencher là-dessus.

C'est un amendement simple, qui n'offense aucun des quatre partis. Cet article entrera en vigueur par un décret du gouverneur en conseil. Cela signifie que le ministre des Transports, qui avait présenté la version originale, devra en arriver à un consensus avec ses collaborateurs, et ensuite, le règlement d'application entrera en vigueur.

C'est un ajout mineur, qui n'offense personne, afin de permettre le plus possible un consensus. Si cet amendement n'est pas considéré acceptable, alors je me demande ce que nous faisons ici.

Le sénateur Adams : Les propos du sénateur Tkachuk m'ont étonné, car il y a deux semaines, des représentants de l'industrie céréalière, du secteur forestier et de l'industrie du transport ont comparu devant nous pour demander des changements.

Le sénateur Tkachuk : C'est moi qui ai présidé cette réunion.

Le sénateur Adams : Nous parlons seulement de la Chambre des communes. Ces témoins ont comparu devant nous, mais ils n'ont pas été invités à comparaître devant le comité de la Chambre. J'étais absent lorsque des représentants du secteur du transport aérien ont comparu la semaine dernière. Nous avons seulement discuté du projet de loi original, le C-44 je crois. Ils ont dit souhaiter que cet article figure aussi dans le projet de loi C-11. Des représentants du ministère en ont discuté au cours d'une séance du comité de la Chambre, et je ne sais pas combien de personnes étaient absentes.

Le sénateur Tkachuk : Je suis certain que ces questions feront l'objet de dispositions dans le troisième projet de loi sur les transports. C'est pourquoi j'appuie la présente mesure législative.

As far as the airlines are concerned, there is enough protection for them. They are already dealing with it in Ontario and Quebec in the same fashion.

Senator Adams: I do not think those people understood that they would be left out.

The Chairman: A bill is in the works dealing with airlines. Is that right?

Ms. Borges: It is actually on rail freight. I think Senator Adams is asking about rail shippers.

Senator Zimmer: I want to reiterate what Senator Munson and Senator Dawson have said. I want this bill to pass. I have said that from the beginning. I do not want to it fail because it has been delayed far too long. There are too many developers and others waiting due to construction of the railways.

However, the two amendments that came forward with the air carriers and with CN were legitimate concerns and they do affect them. CN made a further adjustment to the amendment whereby it may be acceptable, but there is another issue we can play with whereby with clause 27, as Senator Dawson, indicated, with its coming into force. If that amendment allows the carriers time to bring the rest of the multi-jurisdictional provinces into play whereby they will have enough time to deal with the other eight provinces, then that is acceptable.

I want the bill to pass, but there are some issues and amendments here that I hope we would have assurances from the other side that it would go through and if it comes back we could pass it.

I want it to go through, but on the other hand these issues need to be addressed. I support the amendments being tabled.

David Bailey, Director, National Air Services Policy, Transport Canada: I want to clarify the points Senator Dawson made.

First, the regulatory process allows for a consultation period. Through that period, we can work with the airlines, consumer groups and with the CTA to come up with a balanced approach. We have no interest in seeing the airlines have difficulties economically or otherwise through various provincial jurisdictions where there are differences, but also on the international front. We think there was some erroneous discussion last week in regards to that issue.

If you go to any of the aggregator sites, for example, Expedia.ca, Expedia U.K., Expedia Germany, almost all the jurisdictions, in particular the European jurisdictions, are all-in pricing today. I think the question of the competitive advantage or disadvantage of the airline, in the context of how we have structured this legislation, would not lead to that problem. We are confident about that.

Quant aux transporteurs aériens, il y a suffisamment de protection pour eux. Ils font déjà de même en Ontario et au Québec.

Le sénateur Adams : Je ne crois pas qu'ils se soient rendu compte qu'ils seraient laissés de côté.

La présidente : On est en train de préparer un projet de loi visant le transport aérien, n'est-ce pas?

Mme Borges : Il s'agit en fait du transport ferroviaire de marchandises. Je crois que le sénateur Adams parle des expéditeurs par rail.

Le sénateur Zimmer : Je vais répéter les propos des sénateurs Munson et Dawson. Je tiens à ce que ce projet de loi soit adopté. Je l'ai dit dès le début. Je ne veux pas qu'il échoue car cela fait longtemps que son adoption est attendue. Un trop grand nombre de promoteurs attendent en raison de la construction de chemins de fer.

Cependant, les deux amendements proposés par les transporteurs aériens et le CN étaient justifiés parce que les dispositions visées avaient une incidence sur eux. Le CN avait proposé une modification à un amendement, mais nous pouvons aussi, comme le sénateur Dawson l'a souligné, ajouter une disposition à l'article 27 à propos de la date d'entrée en vigueur. Cet amendement pourrait permettre aux transporteurs aériens de s'entendre avec les huit autres provinces, ce qui serait acceptable.

Je veux que le projet de loi soit adopté, mais j'aimerais que l'autre côté nous garantisse que certaines questions et amendements seront examinés et que lorsque le projet de loi nous reviendra, nous pourrions l'adopter.

Je veux que le projet de loi soit adopté, mais d'un autre côté, certains aspects doivent être examinés. J'appuie les amendements proposés.

David Bailey, directeur, Politiques de services nationaux aériens, Transports Canada : J'aimerais clarifier ce que le sénateur Dawson a dit.

Premièrement, le processus de réglementation prévoit une période de consultation. Durant cette période, nous pouvons travailler en collaboration avec les compagnies aériennes, les groupes de consommateurs et l'OTC afin de trouver un compromis. Nous n'avons aucun intérêt à ce que les compagnies aériennes aient des difficultés financières ou autres parce que la réglementation diffère d'une province à l'autre, ou encore sur la scène internationale. Nous croyons que certaines inexactitudes ont été dites la semaine dernière à cet égard.

Si vous consultez n'importe quel site d'aggrégateur, que ce soit Expedia Canada, Expedia Royaume-Uni ou Expedia Allemagne, presque tous les gouvernements, en particulier en Europe, exigent aujourd'hui l'affichage du prix réel. Je crois que la question de l'avantage ou du désavantage concurrentiel de la compagnie aérienne, compte tenu de la manière dont nous avons structuré cette loi, n'entraînera pas ce problème. Nous en sommes certains.

The legislation breaks down the pricing into two components. One is what I like to term the airline's direct cost, that is, the cost to the airline, their business operation costs. Another component I term indirect costs. Those costs are government charges, taxes and user fees.

It is not truly an all-in pricing system. Flexibility and balance is built into the legislation that we feel can come out through the regulatory process. It is in that context that we continue to support the current wording in the legislation, even though it is somewhat different from what we began with at the other stage. I think we can say confidently that the competitiveness question should not be a negative. Where there are potential pitfalls through the regulatory process, we can resolve those through the consultations we will have with industry.

Senator Dawson: The carrier providing the service is to indicate the advertisement, all fees, charges and taxes collected by the carrier on behalf of another person, irrespective of service. That is what the airline is obliged to do, but the agent selling tickets is not. We have a situation where the people selling tickets for Air Canada or WestJet can advertise a price on their website that is less than what the airlines are advertising. In addition, as you well know, those agents make a percentage on the sale.

We are putting a constraint on their capacity to compete internationally. I think there are still difficulties internationally because the policies on how they price something internationally — for example, they share a code and on the American side of it, American Airlines can advertise at a lower price than Air Canada — I think we are putting them in a situation where, as a result of taxes and charges that we invented, we are putting them at a disadvantage because we accepted an amendment that everyone agrees is not written correctly. You did not write it that way when you initially tabled it. I am not saying that we should debate the amendment. I am asking only for a reasonable amendment saying that it will come into force on a day to be fixed by order of the Governor-in-Council. That amendment gives the minister and the government the possibility to moderate the way they apply this regulation to not have negative consequences.

The two biggest players came here and said, "We think it is bad for us." We know a lot of things about all kinds of things, but we need to have respect for the people running these industries. They say, "You are putting us at a disadvantage." They asked for this legislation. They do not want the bill to die. Along the way, however, there was a distortion of the objectives of the bill. We are trying only to correct the distortion. We think the House of Commons will accept these reasonable amendments.

Senator Zimmer: I talked with the air carriers today. They indicated that to make a level playing field, the coming-into-force amendment that Senator Dawson mentioned, namely, permitting it to be fixed by Governor-in-Council, would allow the carriers and the provinces enough time to deal with the issue to make it a

La loi divise le prix en deux éléments. Il y a ce que j'aime appeler les coûts directs de la compagnie aérienne, c'est-à-dire ce qu'il lui en coûte, ses coûts de fonctionnement. Il y a ensuite les coûts indirects. Ce sont les droits prélevés par le gouvernement, les taxes et les frais d'utilisateur.

Ce n'est pas vraiment un système d'affichage de prix tout inclus. La loi prévoit une certaine latitude et un équilibre qui, selon nous, pourront se dégager lors du processus de réglementation. C'est dans ce contexte que nous continuons d'appuyer le libellé actuel du projet de loi, même s'il est un peu différent de ce que nous avions au départ. Je crois que nous pouvons dire en toute confiance que la question de la compétitivité ne devrait pas faire ombre. Si le processus de réglementation pose certaines embûches, nous pouvons les régler dans le cadre des consultations que nous tiendrons auprès de l'industrie.

Le sénateur Dawson : Le transporteur qui fournit le service doit indiquer dans sa publicité tous les frais, les droits et les taxes prélevées par le transporteur pour le compte d'une autre personne, peu importe le service. La compagnie aérienne est tenue de le faire, mais pas l'agent qui vend des billets. Ceux qui vendent des billets pour Air Canada ou WestJet peuvent annoncer sur leur site web un prix inférieur à celui qu'annoncent les compagnies aériennes. De plus, comme vous le savez, ces agents retiennent un pourcentage sur le prix de vente.

Nous imposons une contrainte qui nuit à leur compétitivité sur la scène internationale. Je crois qu'il y a là encore certains problèmes à cause des politiques sur l'établissement des prix sur la scène internationale — par exemple, ils partagent un code et, aux États-Unis, American Airlines peut annoncer un prix plus bas qu'Air Canada. Je crois que, par suite des taxes et des frais que nous avons inventés, nous les mettons dans une situation désavantageuse parce que nous avons accepté un amendement qui, tout le monde en convient, n'est pas rédigé correctement. Le texte original que vous aviez déposé n'était pas rédigé de cette façon. Je ne dis pas que nous devrions débattre de l'amendement. Je demande seulement un amendement raisonnable disant que la loi entrera en vigueur le jour fixé par décret du gouvernement en conseil. Cet amendement permet au ministre et au gouverneur de modérer la façon dont ils appliquent ce règlement pour qu'il n'y ait pas de conséquences négatives.

Les deux plus importants joueurs sont venus ici pour nous dire que cette mesure était néfaste pour eux. Nous savons beaucoup de choses sur toutes sortes de choses, mais nous devons avoir un certain respect pour les gens qui dirigent ces industries. Ils nous disent que nous les désavantageons. Ils ont demandé cette loi. Ils ne veulent pas que le projet de loi soit rejeté. Toutefois, ses objectifs ont été déformés. Nous essayons simplement de corriger cette distorsion. Nous croyons que la Chambre des communes acceptera ces amendements raisonnables.

Le sénateur Zimmer : Je me suis entretenu avec les transporteurs aériens aujourd'hui. Ils ont dit que l'amendement dont le sénateur Dawson a parlé, qui permettrait au gouverneur en conseil de fixer la date d'entrée en vigueur, donnerait aux transporteurs et aux provinces assez de temps pour composer avec

level playing field. Not only would Ontario and Quebec have legislation that deals with the agents but the other provinces would also be able to come into effect whereby they, too, would have legislation to deal with the agents also, making the playing field completely level. The agents, if advertising, would do it the same way as they now do, by jurisdiction of legislation in the provinces.

An amendment made that way, section 64 added at the end of that clause, would make that happen. They are comfortable that the carriers would be able to bring that into force equally across the provinces.

Ms. Borges: As a point of clarification to address Senator Dawson's amendment, the provision in the law says that the agency shall make regulations. Until the regulations are made, this amendment has no effect. That is what we are trying to explain. Before this amendment takes any effect at all, even though the law could be passed soon, a whole regulatory process must be put in place. These processes often take long because of the amount of consultation that must happen.

When you suggest that there be time, there will be time, but it will be time in the context of how the regulations are developed. That process could take possibly a year or longer. If the consultative process demonstrates that there is an opportunity for all sides to come together, the agency can then reflect that opportunity. It is written in here that they are obliged to take that time, develop the regulations properly and consult with all stakeholders. It must be gazetted the first and second time. There will be plenty of opportunity for people, provinces, airlines and travel agents to provide comments. It does not take effect immediately even though the law is passed. Regulations must be passed first.

Alain Langlois, Legal Counsel, Legal Services, Transport Canada: I also point out that under proposed section 86.2, also found in clause 27, one provision currently in the CTA, a regulation made under Part II of the act, including air price advertising, can be made conditional. If the government deems it to be appropriate to have the coming into force of the regulation be made conditional on something else, for example, uniform regulation of this matter throughout the countries, it is possible for the government to do that under section 86.2 of the act.

Senator Dawson: I already admitted that I did not want you to change the amendment. I want to go to the original wording. In that wording, it states that "The Agency may, under recommendation of the Minister, drop." The minister is not involved anymore. The agency now says, "The Agency shall make regulations." In the second paragraph, it used to be "regulations may be made." The amendment now says, "regulations shall be made."

If you give yourself the opportunity of having a coming-into-force amendment, you free the minister from the "shall" and it gives back to the minister a responsibility to participate in the process.

la situation et mettre ainsi tout le monde sur un pied d'égalité. Non seulement l'Ontario et le Québec auraient une loi qui touche les agents, mais les autres provinces feraient de même, ce qui créerait un terrain d'égalité. Les agents feraient leur publicité de la même manière que présentement, en respectant les lois des provinces.

Ce serait possible en adoptant cet amendement, en ajoutant l'article 64 à la fin de cette disposition. Ils sont d'avis que les transporteurs pourraient appliquer cette disposition uniformément d'une province à l'autre.

Mme Borges : J'aimerais apporter une précision concernant l'amendement du sénateur Dawson. La loi précise que l'office doit élaborer un règlement. D'ici là, cet amendement n'a aucun effet. C'est ce que nous essayons d'expliquer. Avant que cet amendement ne prenne effet, même si la loi pouvait être adoptée bientôt, tout un processus de réglementation doit être mis en place. Ces processus sont souvent très longs en raison des vastes consultations qui doivent être tenues.

Lorsque vous dites qu'il faut du temps, il y en aura, mais ce sera dans le cadre de l'élaboration du règlement. Ce processus peut prendre un an ou plus. Si on voit durant le processus de consultation qu'il y a une possibilité de convergence de toutes les parties, l'office peut alors saisir cette possibilité. Il est écrit ici qu'ils sont obligés de prendre ce temps, d'élaborer correctement le règlement et de consulter tous les intervenants. Le texte doit être publié dans la gazette la première et la deuxième fois. Les gens, les provinces, les compagnies aériennes et les agents de voyage auront amplement l'occasion de se faire entendre. La disposition ne prend pas effet immédiatement même si la loi est adoptée. Un règlement doit être adopté d'abord.

Alain Langlois, conseiller juridique, Services juridiques, Transports Canada : Je fais remarquer également qu'en vertu de l'article 86.2 proposé, que l'on trouve aussi à l'article 27, une disposition qui vise actuellement l'OTC, un règlement pris en vertu de la partie II de la loi, notamment sur la publicité relative aux prix des services aériens, peut être conditionnel. Si le gouvernement juge que l'entrée en vigueur du règlement doit être conditionnelle à autre chose, par exemple à une réglementation uniforme dans tous les pays, le gouvernement peut inclure cette condition en vertu de l'article 86.2 de la loi.

Le sénateur Dawson : J'ai déjà admis que je ne voulais pas que vous changiez l'amendement. J'aimerais revenir à la formulation originale. Dans celle-ci, on dit « L'Agence peut par règlement, sur recommandation du ministre ». Or, le ministre n'entre plus en jeu. On dit maintenant « L'Office régit, par règlement ». Au deuxième paragraphe, on disait auparavant que des règlements pouvaient être pris. On dit maintenant que des règlements seront pris.

Si vous adoptez un amendement sur l'entrée en vigueur, vous redonnez au ministre la responsabilité de participer au processus.

Mr. Bailey: Senator Dawson, in practice, the way this process will unfold in terms of the development of the regulations is that the CTA will be tasked to develop the regulations. A large policy component will involve the minister and officials from Transport Canada in terms of developing those regulations. Even though the shell is there, that work must begin but it does not shut out the minister. The minister has a role, even though it is not explicit. I think that is why we are comfortable with the new wording. We also prefer the original wording. It is something we put in there, but we can work with that. The clause that Mr. Langlois outlined gives us flexibility to deal with the inconsistencies we have. We recognize what was raised by the airlines in terms of those jurisdictional problems. That flexibility will give us the time and ability to work with them to sort that out to see how the regulation can be crafted so it will not be detrimental to the airlines. It will strike a balance between the airlines' needs as a corporate entity and not to be put in a difficult situation balanced against consumers' needs for travel and air fares to be clear to them. We believe we can work that equation through these clauses, through what is in proposed section 86.2, as well as through the practicality of the function of the minister in a policy role in regards to this development. That is why we are comfortable.

The Chairman: Can we suspend the discussion on this clause and go to other clauses? We will then come back to this one.

Senator Tkachuk: Are we going to clause-by-clause consideration?

The Chairman: I asked some questions to the officers. Some clauses caused problems for some of us, and I was wondering if you can give us proper answers to the questions we had. After that, we will go to clause-by-clause consideration of the bill.

Ms. Borges: We have dealt with three clauses now. The other clause was clause 12, section 53 of the act. That clause pertains to the statutory review of the act. Some witnesses that appeared asked that the review be maintained at four years rather than increased to eight years.

This provision was not raised at all in committee. The committee, as we told you, held extensive deliberations and no one raised this issue. Some senators asked questions about whether the government can review any of the provisions at any time. Definitely, the government can. As an example, I will cite the airline provisions that were amended in 2000, whereupon the Air Travel Complaints Commissioner was created. That same year we conducted a separate review of the air freight provisions relating to grain transportation so within one year, two separate reviews of the same act took place at the same time.

The four-year requirement is for the whole bill, the operation of the whole act. The act is a huge piece of legislation. When we provide only four years to let amendments or the law unfold, it is not sufficient. We found that when the review was conducted this

M. Bailey : Sénateur, en pratique, l'OTC sera chargé d'élaborer le règlement. Le ministre et des fonctionnaires de Transports Canada participeront à ce processus pour ce qui est du volet touchant à la politique. Bien que la structure soit en place, ce travail doit commencer, mais sans exclure le ministre. Le ministre a un rôle à jouer, même s'il n'est pas explicite. C'est pourquoi nous acceptons le nouveau libellé. Nous préférons aussi le libellé original. Nous avons mis cela, mais nous pouvons composer avec cette formulation. L'article que M. Langlois a mentionné nous donne une certaine latitude pour composer avec les incohérences que nous avons. Nous reconnaissons les préoccupations soulevées par les compagnies aériennes pour ce qui est des problèmes de compétence. Cette latitude nous donnera le temps et la possibilité de travailler avec elles pour voir comment le règlement peut être rédigé de manière à ne pas leur nuire. On trouvera un juste milieu entre, d'une part, les besoins d'une compagnie aérienne qui, en tant qu'entité commerciale, ne doit pas se trouver dans une situation précaire et, d'autre part, les besoins qu'ont les consommateurs de savoir clairement quels sont les coûts d'un voyage et d'un transport aérien. Nous croyons que nous pouvons atteindre ce juste milieu avec ces dispositions, avec ce que propose l'article 86.2 et grâce au rôle que joue le ministre dans l'élaboration des règlements, sur le plan de la politique. C'est pourquoi le texte proposé nous convient.

La présidente : Pouvons-nous mettre fin à la discussion sur cet article et passer aux autres? Nous allons y revenir.

Le sénateur Tkachuk : Allons-nous passer à l'étude article par article?

La présidente : J'ai posé quelques questions aux témoins. Certains articles posaient problème à quelques-uns d'entre nous, et je me demandais si vous pouviez répondre aux questions que nous avons. Nous procéderons ensuite à l'étude article par article du projet de loi.

Mme Borges : Nous avons parlé de trois dispositions. Il y a aussi l'article 12, qui modifie l'article 53 de la loi. Cet article porte sur l'examen de la loi. Certains témoins qui ont comparu ont demandé de maintenir un examen aux quatre ans au lieu qu'il soit effectué après huit ans.

Cette disposition n'a pas du tout été abordée en comité. Comme nous vous l'avons dit, le comité a tenu de longues délibérations et personne n'a soulevé cette question. Certains sénateurs ont demandé si le gouvernement peut examiner l'une ou l'autre des dispositions en tout temps. Il le peut certainement. Par exemple, les dispositions sur les compagnies aériennes ont été modifiées en 2000, ce qui a donné lieu à la création du poste de Commissaire aux plaintes relatives au transport aérien. La même année, nous avons effectué un examen distinct des dispositions touchant au transport des grains, alors au cours d'une même année, deux examens distincts de la même loi ont eu lieu en même temps.

Le délai de quatre ans vise l'ensemble du projet de loi, l'application de toute la loi. C'est un texte de loi énorme. Si nous donnons quatre ans seulement pour l'application des modifications ou de la loi, ce n'est pas suffisant. Lorsque

last time, the panel commented that there had not been opportunity for some provisions to unfold and they were beginning to unfold. We have seen that in the five years it has taken us to move this bill through the process from 2001 until today that the issues evolve. The issues change. What was an issue in 2001 is not an issue anymore. Airline competition was a big issue back then. Today it is not.

On the rail side, there is the same kind of thing. In 2001, we had issues such as running rights, for example. You heard a witness say last week, or two weeks ago, that running rights is not the issue. The issue is something else. We believe allowing for a longer review period is consistent with some of the other pieces of legislation. Most of them have a ten-year period. It is consistent with Bill C-3, which the committee passed recently. It does not preclude the government from making changes at any time to provisions depending on the requirements of the various components of the act.

The next clause is the merger review provision. I know it was a timing consideration. I will ask Mr. Langlois to address that.

Mr. Langlois: Concern was raised with respect to the 42-day period. The minister must advise parties to a transaction, whether or not it raised concerns to the public interest. The 42-day period included in this act is consistent with timelines found in the Competition Act. Under the Competition Act, where a party to a transaction prescribed long form information, the Competition Act prevents a party from closing a transaction for a 42-day period to allow the commissioner or the competition to assess whether the merger and acquisition provision of the act applies, and if it applies, then to enter into some discussion with the parties.

The 42-day period here is in line with what is in the Competition Act. Having said that, the 42-day period is a maximum period. It is not that the minister will advise parties every time at day 42. If the minister is advised early in the process or before the transaction whether notice is filed, the minister could issue a notice in a timely manner, within days after notice is filed.

Again, it is a maximum period. It is not the period that a minister will issue a ruling, as opposed to the Competition Act that basically freezes any possible transaction for a 42-day period.

The Chairman: Are there any questions, senators?

Please proceed to the next one.

Ms. Borges: This is the final clause, clause 7, dealing with mediation provision. Clause 7 contains two parts related to mediation. Proposed section 36.1 provides the agency with the legal authority to conduct mediation. We told you when we were here the first time that the agency has conducted mediation on a pilot basis for the last five years. It has been successful in resolving

l'examen a été effectué la dernière fois, les responsables ont dit que certaines dispositions commençaient à peine à être appliquées. Nous avons vu au cours des cinq années qu'il nous a fallu pour présenter ce projet de loi, depuis 2001 à aujourd'hui, que les enjeux avaient évolué. Les enjeux ont changé. Ce qui était un problème en 2001 ne l'est plus aujourd'hui. La concurrence des compagnies aériennes étaient un enjeu majeur à l'époque; ce n'est plus le cas aujourd'hui.

C'est la même chose pour le transport ferroviaire. En 2001, les droits de circulation, entre autres, posaient problème. Un témoin vous a dit la semaine dernière, ou il y a deux semaines, que ce n'est plus là le problème. C'est autre chose. Nous croyons qu'il conviendrait d'examiner la loi après une plus longue période, comme on le fait avec d'autres mesures législatives. Certaines sont examinées aux dix ans. C'est ce qu'on a fait avec le projet de loi C-3, que le comité a adopté récemment. Cela n'empêche pas le gouvernement de modifier les dispositions en tout temps, selon les besoins.

L'autre article porte sur l'examen des fusions. Je crois que c'était ici une question de délai. Je vais demander à M. Langlois d'en parler.

M. Langlois : Le délai de 42 jours suscite certaines préoccupations. Le ministre doit informer les parties prenantes d'une transaction, que celle-ci soulève ou non des questions d'intérêt public. Le délai de 42 jours prévu dans la loi est cohérent avec ce que l'on trouve dans la Loi sur la concurrence. En vertu de celle-ci, lorsqu'une partie prenante d'une transaction doit produire une déclaration détaillée de renseignements réglementaire, la Loi sur la concurrence interdit à une partie de clore une transaction pendant une période de 42 jours, pour permettre au commissaire de déterminer si la disposition de la loi portant sur les fusions et les acquisitions s'applique et, si c'est le cas, d'entamer des pourparlers avec les parties.

Le délai de 42 jours est cohérent avec ce que l'on trouve dans la Loi sur la concurrence. Cela étant dit, il s'agit d'une période maximale. Le ministre ne doit pas nécessairement aviser les parties au 42^e jour. Si le ministre est informé au début du processus ou avant la transaction, il peut émettre un avis en temps opportun, quelques jours après que l'avis a été donné.

Encore une fois, c'est une période maximale. Ce n'est pas au bout de cette période que le ministre doit rendre sa décision, contrairement à ce que prévoit la Loi sur la concurrence, qui bloque toute transaction possible pendant 42 jours.

La présidente : Mesdames et messieurs les sénateurs, avez-vous des questions?

Je vous prie de passer à l'article suivant.

Mme Borges : Il y a enfin l'article 7, qui porte sur la médiation. L'article 7 comporte deux parties ayant trait à la médiation. L'article 36.1 donne à l'office le pouvoir de médiation. Nous vous avons dit la dernière fois que nous avons comparu devant vous que l'office avait servi de médiateur à titre d'essai au cours des cinq dernières années. Il a réussi à régler des différends grâce à la

disputes through mediation. In that context, we want to provide the agency with formal authority to conduct mediation in an effort to solve disputes through mediation rather than through the regulatory approach.

The second part, proposed section 36.2, is an enabling provision to mediation. The first part, section 36.1, deals with its regulatory procedures. For any procedure that the agency has under its jurisdiction, it can undertake mediation. This section would allow the agency also to conduct mediation or arbitration on what I will call a commercial matter. If a shipper or a railway has an agreement in place and they want to try to solve a dispute on a commercial basis, they can contract the agency staff, cost recovered, to do that mediation for them rather than go to another private-sector mediator. It is facilitative; nobody is required to use it. It is there if they want to use it.

We have put this provision in there because last year, 2006, summer and fall, the railways and the shippers were in extensive negotiations about a commercial dispute resolution mechanism. In those meetings, some shippers asked that we provide that opportunity for the agency to serve as mediator. We have no difficulty doing that. It is an enabling provision. If they do not want to use it, they do not have to. It is there if it is needed.

The Chairman: Are there any questions, senators? It is clear to everyone.

Before we go to clause-by-clause consideration of Bill C-11, I suggest we have a ten-minute pause to allow you to talk amongst yourselves.

[Translation]

A break will provide us with a little wisdom and will allow us to think about what we have to do before moving to clause-by-clause study.

The committee suspended.

The committee resumed.

Senator Dawson: To put everyone's mind at ease, it is 0-0 at the end of the first period. If we move quickly, we will finish earlier and people can go and watch the game.

The Chairman: If you do not mind, Senator Dawson, we are going to take the time for study. I intend to continue the break so that you can look at the submissions that have been prepared for the committee. They will be distributed and you will have 10 minutes to go through them.

[English]

The Chairman: Is it agreed, honourable senators, that the committee move to clause-by-clause consideration of Bill C-11?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Shall the title stand postponed?

médiation. Dans ce contexte, nous voulons lui donner le pouvoir d'agir comme médiateur pour que les différends puissent être réglés par la médiation plutôt que par règlement.

L'autre partie, l'article 36.2, est une disposition habilitante. La première partie, l'article 36.1, porte sur les procédures réglementaires. Pour toute procédure qui relève de la compétence de l'office, celui-ci peut agir à titre de médiateur. Cet article permet aussi à l'office d'agir à titre de médiateur ou d'arbitre en cas de différend commercial. Si un expéditeur ou une compagnie ferroviaire a une entente en place et souhaite régler un différend de nature commerciale, les parties peuvent retenir les services de l'office, en régime de recouvrement des coûts, à des fins de médiation, plutôt que de s'adresser à un autre médiateur du secteur privé. Ce service est facultatif; personne n'est forcé d'y avoir recours. Il est là si on veut l'utiliser.

Nous avons inséré cette disposition parce que l'an dernier, durant l'été et l'automne de 2006, les compagnies ferroviaires et les expéditeurs ont longuement négocié pour en arriver à un mécanisme de règlement des différends commerciaux. Au cours de ces réunions, certains expéditeurs ont demandé que nous offrions les services de médiation de l'office. Cela ne nous pose aucun problème. Il s'agit d'une disposition habilitante. S'ils ne souhaitent pas y avoir recours, ils n'ont pas à le faire. Le service est offert au besoin.

La présidente : Mesdames et messieurs les sénateurs, avez-vous des questions? C'est clair pour tout le monde.

Avant d'entreprendre l'étude article par article du projet de loi C-11, je propose que nous prenions une pause de 10 minutes pour vous permettre de vous consulter l'un et l'autre.

[Français]

Une pause nous apporte un peu de sagesse et nous permet de penser à ce qu'on doit faire par la suite avant de passer à l'étude article par article.

(La séance est suspendue.)

(La séance reprend.)

Le sénateur Dawson : Pour soulager tout le monde, c'est 0-0 à la fin de la première période. Si on procède rapidement, on va finir plus tôt et les gens vont pouvoir aller voir le match.

La présidente : Si cela ne vous dérange pas Sénateur Dawson, on va prendre le temps d'étudier. J'ai l'intention de poursuivre la pause pour vous permettre de lire les observations qui ont été préparées pour le comité. Elles seront distribuées et vous aurez dix minutes pour les examiner.

[Traduction]

La présidente : Honorables sénateurs, acceptez-vous que le comité entreprenne l'étude article par article du projet de loi C-11?

Des voix : D'accord.

La présidente : Le titre est-il réservé?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Shall clause 1 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 2 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 3 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 4 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 5 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 6 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 7 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 8 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 9 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 10 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 11 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 12 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 13 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 14 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 15 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 16 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 17 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 18 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 19 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 20 carry?

Hon. Senators: Agreed.

Des voix : D'accord.

La présidente : L'article 1 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 2 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 3 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 4 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 5 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 6 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 7 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 8 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 9 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 10 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 11 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 12 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 13 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 14 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 15 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 16 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 17 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 18 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 19 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 20 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

The Chairman: Carried. Shall clause 21 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 22 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 23 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 24 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 25 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 26 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 27 carry?

[*Translation*]

Senator Dawson: I would like to repeat the comment that I believe this is not fair to Canadian companies. However, if the amendment that I am making is passed, I will live with the bill as passed.

[*English*]

The Chairman: Shall clause 27 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Clause 27 is carried. Shall clause 28 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 29 carry?

Some Hon. Senators: Agreed.

Senator Munson: I would like to move an amendment on clause 29.

The Chairman: Do you have amendments in both languages?

Senator Munson: I do not have the amendment in French with me — yes, I do now.

The Chairman: To be adopted, they must be in both languages.

Senator Munson: I thought I had it with me but I do not have it with me.

The Chairman: What is your amendment, Senator Munson?

Senator Munson: Do you want me to read the clause itself?

The Chairman: Only the amendment.

Senator Munson: The amendment should read:

That Bill C-11 be amended in clause 29, on page 20,

La présidente : Adopté. L'article 21 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 22 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 23 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 24 est-il adopté?

Des voix : Oui.

La présidente : Adopté. L'article 25 est-il adopté?

Des voix : Oui.

La présidente : Adopté. L'article 26 est-il adopté?

Des voix : Oui.

La présidente : Adopté. L'article 27 est-il adopté?

[*Français*]

Le sénateur Dawson : J'aimerais réitérer un commentaire en ce qui a trait à ce que je crois être une injustice envers les compagnies canadiennes. Toutefois, si l'amendement que je propose est adopté, je vais vivre avec le projet de loi tel qu'il est adopté.

[*Traduction*]

La présidente : L'article 27 est-il adopté?

Des voix : Oui.

La présidente : L'article 27 est adopté. L'article 28 est-il adopté?

Des voix : Oui.

La présidente : Adopté. L'article 29 est-il adopté?

Des voix : Oui.

Le sénateur Munson : J'aimerais proposer un amendement à l'article 29.

La présidente : Votre amendement est-il rédigé dans les deux langues officielles?

Le sénateur Munson : Je n'ai pas la version française ici — si, en fait, je l'ai.

La présidente : Il faut absolument que l'amendement soit dans les deux langues officielles pour qu'on puisse l'adopter.

Le sénateur Munson : Je croyais l'avoir avec moi, mais finalement, ce n'est pas le cas.

La présidente : En quoi consiste votre amendement, sénateur Munson?

Le sénateur Munson : Voulez-vous que je lise l'article?

La présidente : Non, seulement l'amendement.

Le sénateur Munson : Il se lit comme suit :

Que le projet de loi C-11 soit modifié, à l'article 29, à la page 20,

(a) by replacing lines 2 and 3 with the following:

“way, a railway company shall cause only such noise and vibration as is reasonable, taking into”; and

(b) by replacing lines 7 to 11 with the following:

“(b) its operational requirements; and

(c) the area where the construction or operation takes place.”

The Chairman: Is there further discussion on the amendment?

Senator Segal: I want to indicate why I will oppose it. Because of my great regard for Senator Munson, I know the bona fides of how he is trying to be helpful to the Canadian industry.

First, I believe there shall be sufficient time as the bill is now drafted, without prejudging what happens with Senator Dawson’s proposal, for consultations to transpire between the railways and the officials so that the regulations that fall underneath that provision reflect the precise concerns that Senator Munson has outlined in a fashion that would not risk losing the bill when it returns to the House.

Second, when I look at some of the decisions made by the CTA where complainants have made precisely the kind of irrational and irresponsible representation about zero noise and all the rest, and I will make a reference to two cases: the *Misurak* case of 1999 and *Mulhall* case of 2000. In the *Misurak* case, the ruling noted that the agency is of the opinion that as this particular subdivision is a busy, single main line that provides local service in addition to being an international rail corridor, considering the close proximity of the complainant’s business and property to the railway, some noise, fumes and vibrations are normal and are to be expected from such operation.

Subsequently, in 2000, the agency made a similar finding in *Mulhall* case. To the complainant’s suggestion that the facility yard be shut down, the ruling of the CTC was that is not reasonable. Such a total shutdown of a railway operation falls outside the statutory requirement that the railway company do as little damage as possible in its operations.

For those reasons and because of what I think as the clear jurisprudence in the matter and the commitment to consult broadly on the regulatory framework that underpins this section, I do not want to risk the bill and I will vote, with great respect, against the senator’s thoughtful amendment.

The Chairman: Are there any other comments?

Senator Tkachuk: This is difficult for me because I am defending Mr. McGuinty, while the Liberals oppose Mr. McGuinty. This is a full 180-degree turn from what Mr. McGuinty wanted and what he fought for in the House of

a) par substitution, aux lignes 2 à 4, de ce qui suit :

« construit ou exploite un chemin de fer doit limiter les vibrations et le bruit produits à un niveau raisonnable, compte tenu des éléments suivants : »;

b) par substitution, aux lignes 9 à 12, de ce qui suit :

« du chemin de fer. ».

La présidente : Avez-vous autre chose à dire au sujet de l’amendement?

Le sénateur Segal : J’aimerais expliquer pourquoi je m’y oppose. J’ai une grande estime pour le sénateur Munson et je sais à quel point il est déterminé à aider l’industrie canadienne.

Tout d’abord, maintenant que le projet de loi est rédigé, je crois que nous devrions disposer de suffisamment de temps, sans préjuger du sort de la proposition du sénateur Dawson, pour tenir des consultations avec les compagnies ferroviaires et les fonctionnaires de façon à ce que la réglementation découlant de cette disposition reflète les préoccupations précises soulevées par le sénateur Munson et que le projet de loi ne soit pas défait une fois renvoyé à la Chambre.

Ensuite, quand j’ai examiné certaines des décisions rendues par l’OTC concernant des plaintes irrationnelles et irresponsables au sujet du bruit et de tout le reste... Je ferai référence à deux cas : l’affaire *Misurak*, en 1999, et l’affaire *Mulhall*, en 2000. Dans le premier, on peut lire, dans la décision, qu’étant donné que cette subdivision est une ligne principale à voie unique très fréquentée, qui assure une desserte locale en plus d’être un couloir ferroviaire international et, compte tenu de la proximité de l’entreprise et de la propriété de la plaignante de la voie de chemin de fer, l’Office est d’avis que l’on doit s’attendre à un certain niveau de bruit, à des émanations et à des vibrations.

Ensuite, en 2000, l’Office en est arrivé à une conclusion semblable dans l’affaire *Mulhall*. L’Office est d’avis que la suggestion du plaignant de fermer l’installation est déraisonnable. La fermeture complète d’une installation ferroviaire n’est pas prévue par les exigences législatives selon lesquelles une compagnie de chemin de fer doit, dans l’exercice de ses pouvoirs, limiter au minimum les dommages.

Pour ces raisons, et compte tenu de la jurisprudence bien établie et de notre engagement vis-à-vis de la tenue de vastes consultations sur le cadre de réglementation qui sous-tend cet article, je ne veux pas risquer de perdre le projet de loi. Malgré tout le respect que je dois au sénateur, je vais voter contre son amendement, tout de même fort valable.

La présidente : Avez-vous d’autres commentaires?

Le sénateur Tkachuk : C’est difficile pour moi parce que j’appuie les idées de M. McGuinty, et je sais que les libéraux s’y opposent. C’est tout le contraire de ce que voulait M. McGuinty et de ce pour quoi il s’est battu à la Chambre. Je vais citer ses

Commons. I will quote from the clause-by-clause consideration when he moved the amendment that is now in the bill. He said:

... I want to refer back to the agreement between the Federation of Canadian Municipalities and the Railway Association of Canada. An MOU, Mr. Chair, was struck between those parties. It was long in its working out and was detailed in its scope. For those of you who may remember having read it, it does set out very specific decibel level tests on the question of noise in and around railyards. It goes as far as saying I think that if you're in your living room at nighttime and your windows are closed, there cannot be precisely more than 37 decibels of noise.

I think it would help Canadian citizens to have a higher level of comfort, in that the test that will be used to identify what is "as little noise and/or vibration as possible" will be informed with actual scientific criteria, as well as being balanced against

- (a) its obligations under section 113 and 114, if applicable,
- (b) its operational requirements;
- (c) the area where the construction or operation takes place; and
- (d) the potential impact on persons residing in properties adjacent to the railway.

I do not know if anyone remembers when I put this question to the Railway Association of Canada, but the answer was it was not required and that the committee and legislators should not try to go further into the details in terms of how we would measure noise or how we would test for noise.

It seems this was an important amendment by the Liberals in the House. Remember, these amendments were House amendments and not government amendments. It seems to me the Liberals in this place will vote for an amendment to replace a Conservative government amendment, and it can only be interpreted as mischief rather than trying to benefit the parties that they claim to benefit.

Therefore I ask members to think why we are here. We are here to make amendments when we feel they would improve the bill. I do not think this amendment will do anything. Although the Liberals voted for this amendment in the House of Commons, now the Liberals are voting against it. It can only be interpreted as mischief by those people who want this bill. I think it is something we should consider before proceeding with the bill.

Senator Adams: We are talking about politics, not who can make the amendment. Why are we always talking about the Liberals? We are concerned about the people who live there. They say the living room in their house is vibrating.

propos, dans le cadre de l'étude article par article, lorsqu'il a proposé l'amendement qui se trouve maintenant dans le projet de loi. Il a dit :

« [...] Je voudrais revenir sur l'entente entre la Fédération des municipalités canadiennes et l'Association des chemins de fer du Canada. Monsieur le président, ces deux parties ont signé un protocole d'entente. Ce protocole d'entente a été long à élaborer et il était très détaillé. Pour ceux d'entre vous qui se rappellent peut-être l'avoir lu, il établit des critères très précis en ce qui a trait au niveau de décibels pour le bruit dans les gares de triage et à proximité de ces dernières. Il va même jusqu'à dire, je crois, que si on est dans son salon le soir les fenêtres fermées, le bruit ne peut pas dépasser 37 décibels précisément.

Je pense que cela rassurerait les citoyens canadiens de savoir que les critères qui seront utilisés pour déterminer ce qui constitue le moins de bruit ou de vibrations possibles seront en fait des critères scientifiques qui tiennent compte également

- a) des obligations qui lui incombent au titre des articles 113 et 114, le cas échéant;
- b) de ses besoins en matière d'exploitation;
- c) du lieu de construction ou d'exploitation du chemin de fer;
- d) des incidences possibles sur les personnes qui résident en des lieux adjacents au chemin de fer.

Je ne sais pas si quelqu'un s'en souvient, mais lorsque j'ai posé cette question aux représentants de l'Association des chemins de fer du Canada, ils ont répondu que ce n'était pas nécessaire et que le comité et les législateurs ne devraient pas tenter de donner trop de détails quant à la façon dont nous pourrions mesurer le bruit ou les critères utilisés pour mesurer le bruit.

Il semble que c'était un amendement important présenté à la Chambre par les libéraux. Rappelons que ces amendements venaient de la Chambre et non du gouvernement. J'ai l'impression qu'aujourd'hui, si les libéraux votent en faveur d'un amendement qui irait à l'encontre de celui du gouvernement conservateur, cela ne pourrait qu'être interprété comme une mesquinerie politique plutôt que comme une mesure servant les intérêts de tous les partis.

Par conséquent, je demanderais aux membres de s'interroger sur notre rôle, en tant que comité. Nous sommes ici pour proposer des amendements susceptibles d'améliorer le projet de loi. Toutefois, je ne crois pas que cet amendement changera quoi que ce soit. Même si les libéraux ont voté pour à la Chambre, ils votent maintenant contre. Cela ne peut qu'être perçu comme de la méchanceté envers ceux qui veulent l'adoption de ce projet de loi. Je pense que c'est quelque chose que nous devrions considérer de prime abord.

Le sénateur Adams : Nous parlons de politique, et non pas de ceux qui proposent l'amendement. Pourquoi est-il toujours question des libéraux? Nous nous préoccupons des gens qui habitent près d'une ligne de chemin de fer et dont le salon vibre.

Senator Tkachuk: Mr. McGuinty moved this motion.

Senator Adams: Does he live next to a railway?

Senator Tkachuk: I do not know. He is concerned about those who do.

The Chairman: May I ask the senior officers what they think about the amendment. In the bill, the proposed section 95.1 has subsections (a), (b), (c), and (d). Subsection (d) is being removed with Senator Munson's amendment, if I read correctly.

Ms. Borges: In the previous version of the bill, the proposed section was pretty well identical to the amendment we received a few moments ago. As Senator Tkachuk said, there was a lot of discussion about this clause.

I suspect that if the amendment goes back into the House, we will have this discussion again, much like we are having it here. We believe that section 95.1 (a) and section 95.2 (b) provide a tremendous amount of protection for the railways in terms of taking into account their obligations to their customers and their shippers, as well as their operational requirements.

The other area where the construction or operation takes place, does it take into account the vicinity around them: Is it resident or business? That subsection gives them protection as well.

The one removed in the amendment, subsection (d), addressed some of the motions put forward that nowhere in this clause was there a reference to the neighbourhoods, the vibrations and the people living in those areas. Subsection (d) is an acknowledgment of that. We believe the provision, the way it is in this version of the bill, will provide the railways with sufficient protection and the agency will be reasonable in the exercise of its duties.

Senator Munson: Briefly, in response to Senator Tkachuk. I am not here to make mischief. I am here because I listened to both sides of the issue.

Senator Tkachuk: So did I.

Senator Munson: That is what democracy is about. Sitting here in the Senate and after looking at both sides of the issue, it seemed to me that my amendment is reasonable, as reasonable as I put it here today. At the end of the day, it comes down to this committee saying "yes" or "no." Governments will not fall or win on this particular amendment, I can assure you of that. At the same time, I have an obligation as a senator to do what I must do here. I have sat on committees in the last three-and-a-half years and I have gone through this process where people have gone clause 1, clause 2, clause 3, et cetera, and approved them. I will not do that.

I stand beside this amendment. If I lose, there will always be the third period of the hockey game.

Le sénateur Tkachuk : C'est M. McGuinty qui avait proposé cette motion.

Le sénateur Adams : Habite-t-il près d'une voie ferrée?

Le sénateur Tkachuk : Je l'ignore, toutefois, je sais qu'il se soucie des gens pour qui c'est le cas.

La présidente : Puis-je demander aux hauts fonctionnaires de nous dire ce qu'ils pensent de l'amendement? Dans le projet de loi, l'article 95.1 proposé renferme les alinéas a), b), c) et d). Si j'ai bien lu, dans son amendement, le sénateur Munson propose de supprimer l'alinéa d).

Mme Borges : Dans la version précédente du projet de loi, l'article proposé était pratiquement identique à l'amendement que nous venons de recevoir. Comme le sénateur Tkachuk l'a dit, cet article a suscité de nombreuses discussions.

Je soupçonne que si l'amendement est renvoyé à la Chambre, nous devons encore une fois en discuter, comme nous le faisons en ce moment. Nous estimons que les alinéas 95.1a) et 95.2b) accordent une importante protection aux compagnies ferroviaires pour ce qui est de leurs obligations envers les clients et les expéditeurs ainsi que de leurs besoins en matière d'exploitation.

Tient-on compte de ce qui se trouve à proximité du lieu de construction ou d'exploitation du chemin de fer : des résidences ou des entreprises? Cet alinéa leur donne aussi une protection.

L'alinéa d), visé par l'amendement, répondait à certaines des préoccupations selon lesquelles cet article ne faisait aucunement mention du voisinage, des vibrations et des personnes qui résident en des lieux adjacents au chemin de fer. L'alinéa d) est en quelque sorte une reconnaissance de ce fait. Nous croyons que la disposition, telle qu'elle apparaît dans cette version du projet de loi, fournira une protection suffisante aux compagnies ferroviaires, et l'Office exercera ses fonctions de manière raisonnable.

Le sénateur Munson : Brièvement, pour répondre au sénateur Tkachuk, je ne suis pas ici pour nuire à qui que ce soit. Je suis ici parce que j'ai pris en considération le point de vue des deux camps.

Le sénateur Tkachuk : Et moi de même.

Le sénateur Munson : C'est ça la démocratie. Après avoir examiné tous les tenants et aboutissants, il m'a semblé que mon amendement était raisonnable, aussi raisonnable que je vous le présente aujourd'hui. Au bout du compte, il revient au comité de se prononcer. Je peux vous assurer que cet amendement ne fera pas perdre de points au gouvernement, pas plus qu'il lui en fera gagner. En même temps, en tant que sénateur, je dois m'acquitter de mes obligations. Je siège à ce comité depuis trois ans et demi et je participe, depuis le début, à l'étude article par article de ce projet de loi. Je refuse d'aller plus loin.

Je ne renonce pas à cet amendement. Si je perds, il restera toujours la troisième période du match de hockey.

[*Translation*]

Senator Dawson: I would like to repeat my support for Senator Munson's amendment. The industry representatives have pointed out that this clause threatens their financial well-being. But I would like to clarify that we are not dealing with the original amendment from the Department of Transport, nor with the one from the House of Commons, but with a compromise between the two.

We changed the text. There is no question of saying that the House of Commons made a mistake. They were right to reject a part of the original amendment. I believe that the text submitted by Senator Munson is a case of reasonable men coming to a reasonable accord.

[*English*]

The Chairman: I will have a roll call for a vote on the amendment.

Adam Thompson, Clerk of the Committee: Senator Bacon?

The Chairman: Opposed.

Senator Adams: For.

Senator Dawson: For.

Senator Eyton: Against.

Senator Cochrane: Against.

Senator Merchant: For.

Senator Munson: For.

Senator Phalen: For.

Senator Segal: Against.

Senator Tkachuk: Against.

Senator Zimmer: For.

Mr. Thompson: Yeas six, nays five.

The Chairman: The amendment is carried. Shall clause 29 as amended carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried, on division. Shall clause 30 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 31 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 32 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 33 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 34 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 35 carry?

[*Français*]

Le sénateur Dawson : J'aimerais réitérer mon appui à l'amendement du sénateur Munson. Les représentants de l'industrie ont indiqué que cette clause menace leur bien-être financier. J'aimerais toutefois clarifier qu'il ne s'agit pas de l'amendement original du ministère des Transports ni de celui de la Chambre des communes, mais d'un compromis entre les deux.

Nous avons changé le texte. Il n'est pas question de dire que la Chambre des communes s'est trompée. Ils avaient raison de rejeter une partie de l'amendement original. Nous croyons que le texte déposé par le sénateur Munson répond à un compromis agréable entre hommes qui désirent réussir.

[*Traduction*]

La présidente : Nous allons procéder à un vote par appel nominal.

Adam Thompson, greffier du comité : Sénateur Bacon?

La présidente : Contre.

Le sénateur Adams : Pour.

Le sénateur Dawson : Pour.

Le sénateur Eyton : Contre.

Le sénateur Cochrane : Contre.

Le sénateur Merchant : Pour.

Le sénateur Munson : Pour.

Le sénateur Phalen : Pour.

Le sénateur Segal : Contre.

Le sénateur Tkachuk : Contre.

Le sénateur Zimmer : Pour.

M. Thompson : Six pour, cinq contre.

La présidente : L'amendement est adopté. L'article 29 modifié est-il adopté?

Des voix : Oui.

La présidente : Adopté, avec dissidence. L'article 30 est-il adopté?

Des voix : Oui.

La présidente : Adopté. L'article 31 est-il adopté?

Des voix : Oui.

La présidente : Adopté. L'article 32 est-il adopté?

Des voix : Oui.

La présidente : Adopté. L'article 33 est-il adopté?

Des voix : Oui.

La présidente : Adopté. L'article 34 est-il adopté?

Des voix : Oui.

La présidente : Adopté. L'article 35 est-il adopté?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 36 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 37 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 38 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 39 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 40 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 41 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 42 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 43 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 44 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 45 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 46 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 47 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 48 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 49 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 50 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 51 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 52 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 53 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 54 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 55 carry?

Hon. Senators: Agreed.

Des voix : Oui.

La présidente : Adopté. L'article 36 est-il adopté?

Des voix : Oui.

La présidente : Adopté. L'article 37 est-il adopté?

Des voix : Oui.

La présidente : Adopté. L'article 38 est-il adopté?

Des voix : Oui.

La présidente : Adopté. L'article 39 est-il adopté?

Des voix : Oui.

La présidente : Adopté. L'article 40 est-il adopté?

Des voix : Oui.

La présidente : Adopté. L'article 41 est-il adopté?

Des voix : Oui.

La présidente : Adopté. L'article 42 est-il adopté?

Des voix : Oui.

La présidente : Adopté. L'article 43 est-il adopté?

Des voix : Oui.

La présidente : Adopté. L'article 44 est-il adopté?

Des voix : Oui.

La présidente : Adopté. L'article 45 est-il adopté?

Des voix : Oui.

La présidente : Adopté. L'article 46 est-il adopté?

Des voix : Oui.

La présidente : Adopté. L'article 47 est-il adopté?

Des voix : Oui.

La présidente : Adopté. L'article 48 est-il adopté?

Des voix : Oui.

La présidente : Adopté. L'article 49 est-il adopté?

Des voix : Oui.

La présidente : L'article 50 est-il adopté?

Des voix : Oui.

La présidente : L'article 51 est-il adopté?

Des voix : Oui.

La présidente : L'article 52 est-il adopté?

Des voix : Oui.

La présidente : Adopté. L'article 53 est-il adopté?

Des voix : Oui.

La présidente : Adopté. L'article 54 est-il adopté?

Des voix : Oui.

La présidente : Adopté. L'article 55 est-il adopté?

Des voix : Oui.

The Chairman: Carried. Shall clause 56 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 57 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 58 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 59 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 60 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 61 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 62 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 63 carry?

Hon. Senators: Agreed.

[*Translation*]

Senator Dawson: I have another amendment that would become new clause 64.

It is moved that Bill C-11 be amended on page 44, by adding after line 12 the following:

The Chairman: Where are you putting it?

Senator Dawson: It becomes clause 64 and is placed at the end of the clause.

The Chairman: We have not yet made a decision on clause 63.

Senator Dawson: I had understood that we had passed it. My apologies.

[*English*]

The Chairman: Shall clause 63 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

[*Translation*]

Senator Dawson: I repeat my amendment on clause 64.

It is moved that Bill C-11 be amended on page 44, by adding after line 12 the following:

“COMING INTO FORCE

Section 27 comes into force on a day to be fixed by order of the Governor in Council.”

The Chairman: On page 44 of the bill, line 12, that would be a new addition.

La présidente : Adopté. L'article 56 est-il adopté?

Des voix : Oui.

La présidente : Adopté. L'article 57 est-il adopté?

Des voix : Oui.

La présidente : Adopté. L'article 58 est-il adopté?

Des voix : Oui.

La présidente : Adopté. L'article 59 est-il adopté?

Des voix : Oui.

La présidente : Adopté. L'article 60 est-il adopté?

Des voix : Oui.

La présidente : Adopté. L'article 61 est-il adopté?

Des voix : Oui.

La présidente : Adopté. L'article 62 est-il adopté?

Des voix : Oui.

La présidente : Adopté. L'article 63 est-il adopté?

Des voix : Oui.

[*Français*]

Le sénateur Dawson : J'ai un amendement additionnel qui constituerait le nouvel article 64.

Il est proposé que le projet de loi C-11 soit modifié à la page 44 par l'adjonction après la ligne 12 de ce qui suit :

La présidente : Vous le placez où?

Le sénateur Dawson : Il devient l'article 64 et se place à la fin de l'article.

La présidente : Nous ne nous sommes pas prononcé sur l'article 63 encore.

Le sénateur Dawson : J'avais compris qu'on l'avait adopté. Mes excuses.

[*Traduction*]

La présidente : L'article 63 est-il adopté?

Des voix : Oui.

La présidente : Adopté.

[*Français*]

Le sénateur Dawson : Je réitère mon amendement au sujet de l'article 64.

Il est proposé que le projet de loi C-11 soit modifié à la page 44 par l'adjonction après la ligne 12 de ce qui suit :

« ENTRÉE EN VIGUEUR

« L'article 27 entre en vigueur à la date fixée par décret ».

La présidente : À la page 44 de la loi, ligne 12, ce serait une nouvelle entrée.

[English]

The Chairman: Any comments?

Senator Segal: I want to be clear as to why I will oppose that. It strikes me that we have a kind of reverse conditionality that has been applied here in a fashion that allows the majority to lose the bill.

With the passage of Senator Munson's amendment, I think the prospects of this bill ever passing the House of Commons, the male lifespan being 82 years, is severely diminished.

The notion of Senator Dawson's helpful amendment with respect to giving the government more time, thereby providing a constructive period of time for consultation, is redundant. The result of the previous vote is a loss of this bill in the House, so to support Senator Dawson's amendment will add one more condition to be sure the bill is absolutely lost without any hesitation.

From the point of view of our side and from the good faith of the officials and others, it would not be good faith for me to support the proposal now. There was no conditionality with respect to Senator Munson's amendment relative to Senator Dawson's, when Senator Dawson said on the record in this committee that he would have a view with respect to various parts of the bill relative to how his amendment did at the end. That matter has now been obviated by his colleague's decision. Sadly, I cannot support it.

[Translation]

Senator Dawson: I would like to make a correction. In reality, for Senator Munson's amendment, and my amendment as well, we could have taken an approach that would change the drafting of the clause; but I found it better, in a spirit of collaboration, to take this approach. I would like to say to Senator Segal that if everyone takes the position that the bill will not pass the House of Commons and that no one on your side will try to find a compromise that will allow it to be passed, that attitude will certainly not help us pass the bill.

[English]

I am on the record and our critic is on the record saying we believe in this bill. We think it should be passed, and we will do everything in our power over the next few days so when it arrives at the House of Commons, it is adopted as amended.

We hope that since you believe in this bill, and I do not think you have any major considerations about the amendment tabled by my colleague, Senator Munson, that if both sides of this committee after adoption of the bill were to have a positive attitude in helping it pass, it will be more helpful than making it a dramatic situation in which there is a winner and a loser.

[Traduction]

Le présidente : Avez-vous des commentaires?

Le sénateur Segal : J'aimerais expliquer clairement la raison pour laquelle je suis contre. Cela m'étonne qu'on ait appliqué des conditions contraires pour permettre à la majorité de défaire le projet de loi.

Si on adopte l'amendement du sénateur Munson, je pense que les possibilités que ce projet de loi passe à la Chambre — l'espérance de vie des hommes étant de 82 ans — sont grandement diminuées.

L'amendement valable du sénateur Dawson visant à allouer plus de temps au gouvernement, donnant ainsi lieu une période consultations constructives, est redondante. Le résultat du vote précédent garantit la défaite du projet de loi à la Chambre, et appuyer l'amendement du sénateur Dawson, ce serait une condition de plus pour s'assurer que le projet de loi soit défait sans aucune hésitation.

De notre point de vue, et compte tenu de la bonne foi des uns et des autres, il serait maintenant malvenu de ma part d'accorder mon appui à la proposition. Il n'y avait aucune condition concernant l'amendement du sénateur Munson par rapport à celui du sénateur Dawson, lorsque le sénateur Dawson a dit au comité qu'il se prononcerait sur les diverses parties du projet de loi pour expliquer ce que son amendement lui ferait réellement. Il n'aura plus besoin de le faire suite à la décision de son collègue. Malheureusement, je ne peux l'appuyer.

[Français]

Le sénateur Dawson : J'aimerais faire une correction. En réalité, en ce qui concerne l'amendement du sénateur Munson, et mon amendement également, on aurait pu adopter une approche par laquelle on changeait la formulation de l'article; mais je trouvais préférable, dans un esprit de collaboration, d'adopter cette approche. Je voudrais dire au sénateur Segal que, si tout le monde prend comme attitude que le projet de loi ne passera pas à la Chambre des communes et que personne de votre côté ne cherche à arriver à un compromis pour le faire adopter, il est certain que cette attitude ne nous aidera pas à faire adopter le projet de loi.

[Traduction]

Nous avons déclaré publiquement que nous croyons en ce projet de loi. Nous pensons qu'il devrait être adopté, et nous ferons tout ce qui est en notre pouvoir au cours des prochains jours pour qu'il soit adopté tel que modifié une fois renvoyé à la Chambre.

Étant donné que vous êtes en faveur de cette mesure législative, et je ne crois pas que vous ayez de sérieuses réserves au sujet de l'amendement présenté par mon collègue le sénateur Munson, j'espère qu'après l'adoption de ce projet de loi, nous aurons une attitude conciliante, des deux côtés du comité, de sorte qu'il n'y ait ni gagnant ni perdant.

I think the winners here are the people who come in front of a committee and give us remarks that they think should be included in the bill, we arrive at the conclusion as a committee that these requests are reasonable, we put them in the bill and we will do everything in our power to pass the bill.

I want to reiterate that if anything makes me believe this bill will not be passed and it will be brought back here so we can adopt it, I would rather have it passed as is, but I think we improved it tonight. As a result of those improvements, we should make an effort to pass it.

Senator Tkachuk: Senator Dawson, no one on this side disagrees with doing the right thing. Remember, the amendments you are moving and the one amendment you have moved is back to its original state, which is the government's position. We say these things only because of how that bill finally passed the House, with some compromise, amendments and all the rest of it.

Now we are taking away the will of the House with these amendments because it was they who did it. In my view, we are not trying to scare anybody by saying it will not pass the House. We would love this thing to be passed as amended. It will not bother us any if it is passed as amended. That was our original intent.

Do not put words in our mouth as to what we want. We know what we want. We would love to have the original bill. Nonetheless, we also know what goes on in the other place.

Senator Munson: As a brief intervention, if both the Conservative Government and the Liberal Opposition agree with this bill and the amendments to try to enhance this bill, it will pass in the House of Commons.

Senator Tkachuk: What are the consequences of you not being right?

Senator Zimmer: I reiterate what my two colleagues have said in that I received assurances today from the Liberal side that they will do everything to pass this bill and ensure it goes through. We received that today, and hopefully it is correct.

The Chairman: Are there any other comments? We will have roll call. Yes, Ms. Borges?

Ms. Borges: I would like to raise one technical matter with respect to the amendment.

Section 95 contains several references to the wording proposed to be changed. If it is referred back to the House for a vote, then we need to ensure the wording is changed through the other sections of section 95 and will refer, in effect, to section 95.3 where the same wording appears. There is one more section.

Senator Dawson: What page?

Ms. Borges: It is on page 20, line 33. It says, "to cause as little noise and vibration as possible."

De toute façon, je pense que les gagnants, ici, sont les gens qui comparaissent devant notre comité et qui nous font des recommandations destinées à renforcer le projet de loi. Quand nous trouvons leurs demandes raisonnables, nous les ajoutons au projet de loi et nous faisons tout notre possible pour le faire adopter.

Je voudrais rappeler que si quelque chose me fait croire que ce projet de loi sera rejeté et qu'il nous sera de nouveau renvoyé, je préfère l'adopter tel quel, mais à mon avis, nous l'avons amélioré ce soir. Par conséquent, nous devrions nous efforcer de le faire adopter.

Le sénateur Tkachuk : Sénateur Dawson, personne ne s'oppose à prendre les mesures qui s'imposent. Rappelons que les amendements que vous proposez, et celui que vous avez présenté, visent à ramener le projet de loi à son état initial, ce qui correspond à la position du gouvernement. Nous disons cela seulement à cause de la façon dont le projet de loi a finalement été adopté à la Chambre, avec certains compromis, amendements et ainsi de suite.

Maintenant, nous nous retrouvons à contrarier la volonté de la Chambre en proposant ces amendements étant donné que c'est de là qu'il vient. Nous n'avons pas l'intention de faire peur à qui que ce soit en disant qu'il sera rejeté à la Chambre. Au contraire, nous aimerions qu'il soit adopté tel que modifié. Cela ne nous dérangerait pas du tout; c'était ce que nous voulions au départ.

Ne parlez pas en notre nom. Nous savons ce que nous voulons. Nous aimerions avoir le projet de loi original. N'empêche que nous savons également ce qui se passe à l'autre Chambre.

Le sénateur Munson : Brièvement, si les conservateurs et les libéraux sont d'accord sur ce projet de loi et les amendements visant à l'améliorer, celui-ci sera adopté à la Chambre des communes.

Le sénateur Tkachuk : Quelles seront les conséquences si vous avez tort?

Le sénateur Zimmer : Je répète ce que mes deux collègues ont dit plus tôt, les libéraux m'ont confirmé aujourd'hui qu'ils feraient tout ce qui est en leur pouvoir pour faire adopter le projet de loi. C'est ce qu'on nous a dit aujourd'hui et nous espérons que ce sera vrai.

Le président : Y a-t-il d'autres observations? Nous allons procéder à un vote par appel nominal. Oui, madame Borges?

Mme Borges : J'aimerais soulever une question d'ordre technique concernant l'amendement.

L'article 95 renferme plusieurs références au libellé qu'on propose de modifier. Si le projet de loi est renvoyé à la Chambre pour un vote, nous devons nous assurer que le libellé aura été modifié dans les autres dispositions de l'article 95 et qu'il se rapportera, en effet, à l'article 95.3, qui contient le même libellé. Il y a un autre article.

Le sénateur Dawson : À quelle page?

Mme Borges : À la ligne 34, page 20, on peut lire : « faire le moins de bruit et de vibrations possible ».

[Translation]

Senator Dawson: For concordance?

Ms. Borges: Yes, for concordance, it is essential.

[English]

The Chairman: We need to amend this as well, and we do not have amendments on that. We do not have a legal adviser present.

[Translation]

The Chairman: But we need still the concordance.

Senator Dawson: In this case, we can accept it.

[English]

You want it delayed. If there is no possibility of improving it, we will live with it as it is. Do you want to delay it? I do not mind.

The Chairman: May I suggest that an amendment to section 95.3 be tabled on third reading of the bill? We do not have an amendment here.

Senator Dawson: Does the critic agree?

Senator Segal: I am not troubled about the amendment coming forward on third reading. I think it would be a measure of good faith if, when that amendment came forward, the proponent of the amendment could stand in his place and indicate that he has prior indication from the other place of their intent to support the bill with that amendment in place. That measure would be completely consistent with what Senator Dawson has said, and it would allow us at that time to move together in a collaborative fashion and not see the bill unduly threatened, perhaps unwillingly.

Senator Munson: I agree. I am a man of few words.

The Chairman: We will refer section 95.3 to the Senate on third reading? We must vote on clause 64 as amended. Are you ready for the question?

Senator Tkachuk: Will this be understood or do we require a vote on having the amendment moved on third reading? How do we know it will happen? Who will undertake this action?

Senator Munson: The official only brought this up now.

Senator Tkachuk: They are right.

Senator Munson: They brought it up after the fact, after my amendment. I did not go back into that. Do not put me on the spot. If it comes to this particular thing —

Senator Tkachuk: I am not putting you on the spot.

Senator Munson: The officials came back. Let me find section 95.3, and we will walk through it tonight.

The Chairman: We do not have —

[Français]

Le sénateur Dawson : Pour la concordance?

Mme Borges : Oui, pour la concordance, c'est essentiel.

[Traduction]

Le président : Nous devons modifier cela également, mais nous n'avons pas proposé d'amendements à cet effet. En plus, nous n'avons pas de conseiller juridique avec nous.

[Français]

La présidente : Mais il faut la concordance, quand même.

Le sénateur Dawson : Dans ce cas-là, acceptons.

[Traduction]

Vous voulez le reporter. S'il n'y a pas moyen de l'améliorer, nous l'accepterons tel quel. Voulez-vous le reporter? Ça m'est égal.

La présidente : Puis-je suggérer qu'un amendement soit proposé pour l'article 95.3 à la troisième lecture du projet de loi? Nous n'avons pas d'amendement ici.

Le sénateur Dawson : Est-ce que le porte-parole est d'accord?

Le sénateur Segal : Je ne vois pas d'inconvénient à ce que l'amendement soit présenté à la troisième lecture. Je pense que ce serait une preuve de bonne foi si, quand cet amendement sera présenté, son auteur pouvait se lever de son siège et dire qu'il a préalablement obtenu de l'autre Chambre une indication de son intention d'appuyer ce projet de loi avec cet amendement. Cette mesure serait tout à fait conforme à ce qu'a dit le sénateur Dawson, et cela nous permettrait à ce moment-là d'agir ensemble, en collaboration, afin que le projet de loi ne soit pas indûment mis en péril, peut-être par inadvertance.

Le sénateur Munson : Je suis d'accord. Je n'ai pas besoin d'en dire plus.

La présidente : Nous renvoyons donc l'article 95.3 au Sénat à la troisième lecture? Nous devons voter au sujet de l'article 64 tel que modifié. Êtes-vous prêts à répondre à la question?

Le sénateur Tkachuk : Est-ce que ce sera réglé, ou est-ce qu'il nous faut voter pour reporter l'amendement à la troisième lecture? Comment saurons-nous que ce sera fait? Qui va s'en charger?

Le sénateur Munson : Les fonctionnaires viennent seulement de soulever la question.

Le sénateur Tkachuk : Ils ont raison.

Le sénateur Munson : Ils en ont parlé après le fait, après mon amendement. Ce n'est pas moi qui suis revenu là-dessus. Ne me mettez pas sur la sellette. S'il s'agit de cet élément particulier...

Le sénateur Tkachuk : Je ne vous mets pas sur la sellette.

Le sénateur Munson : Les fonctionnaires sont revenus. Permettez-moi de trouver l'article 95.3 et nous l'étudierons ce soir.

La présidente : Nous n'avons pas...

Senator Munson: I am a person of my word. If Senator Segal asked, I will go back, look at this issue, sort it out and speak to it. I am not doing this alone. I am assured on our side that we will pursue this whole bill. We support this bill, but there has been no pushback on my amendment. Therefore, I will go back and look at section 95.3.

Senator Segal: I will refer to my more senior colleague, but if that is a part of the record of our discussion and it is an undertaking made in good faith by my colleague, Senator Munson, with respect to how third reading would then proceed, then I am comfortable with that as part of the record of this committee with respect to the concordance amendment so there is consistency relative to the amendment already passed.

What I asked of Senator Munson, and what he was kind enough to embrace, was the notion that he would stand in his place when he moves that concordance amendment and also provide the house assurance with respect to support in the other place of the bill as amended so it could pass quickly upon being returned by the House with that minor amendment.

Senator Zimmer: If Senator Munson agrees, as critic of the bill I am prepared to take on that responsibility if that is what he wishes.

Senator Munson: Immensely.

Senator Zimmer: As critic, I will take that responsibility and make that guarantee.

The Chairman: Clause 64 was an amendment tabled by Senator Dawson, which says, "Section 27 comes into force on a day to be fixed by order of the Governor-in-Council."

Are senators ready for the question?

The Clerk: Senator Bacon?

Senator Bacon: I oppose.

Senator Adams: Yes.

Senator Cochrane: Against.

Senator Dawson: For.

Senator Eyton: Against.

Senator Merchant: For.

Senator Munson: For.

Senator Phalen: For.

Senator Segal: Against.

Senator Tkachuk: Against.

Senator Zimmer: For.

The Clerk: "Yeas", 6; "nays", 5; abstentions, 0.

The Chairman: The amendment is adopted, on division.

Shall the title carry?

Some Hon. Senators: Carried.

Le sénateur Munson : Je n'ai qu'une parole. Si le sénateur Segal me le demande, je reviendrai sur la question, je l'examinerai, je la démêlerai et j'en parlerai. Je ne suis pas seul dans cette démarche. Je suis assuré, de notre côté, que nous examinerons tout le projet de loi. Nous l'appuyons, mais il n'y a pas eu de refoulement de mon amendement. Par conséquent, j'y reviendrai et j'examinerai l'article 95.3.

Le sénateur Segal : Je me fie à mon collègue plus expérimenté, mais si c'est au compte rendu de notre discussion et si mon collègue, le sénateur Munson, prend cet engagement de bonne foi, en ce qui concerne le déroulement de la troisième lecture, alors cela me convient et ce sera au compte rendu des débats de ce comité, au sujet de l'amendement de concordance pour assurer la cohésion avec l'amendement déjà adopté.

Ce que j'ai demandé au sénateur Munson, et qu'il a eu l'amabilité d'accepter, c'est qu'il se lève de son siège quand il proposera cet amendement de concordance et qu'il offre à la Chambre l'assurance du soutien de l'autre Chambre à l'égard du projet de loi tel que modifié, pour que la Chambre puisse l'adopter rapidement dès son retour, avec cet amendement mineur.

Le sénateur Zimmer : Si le sénateur Munson est d'accord, en ma qualité de porte-parole du projet de loi, je suis prêt à prendre cette responsabilité si c'est ce qu'il souhaite.

Le sénateur Munson : Absolument.

Le sénateur Zimmer : En tant que porte-parole, j'assumerai donc cette responsabilité et j'offrirai cette garantie.

La présidente : L'article 64 est un amendement que propose le sénateur Dawson, selon lequel « l'article 27 entre en vigueur à la date fixée par décret ».

Est-ce que les sénateurs sont prêts à répondre à la question?

Le greffier : Sénateur Bacon?

Le sénateur Bacon : Je suis contre.

Le sénateur Adams : Oui.

Le sénateur Cochrane : Je suis contre.

Le sénateur Dawson : Je suis pour.

Le sénateur Eyton : Contre.

Le sénateur Merchant : Pour.

Le sénateur Munson : Pour.

Le sénateur Phalen : Pour.

Le sénateur Segal : Contre.

Le sénateur Tkachuk : Contre.

Le sénateur Zimmer : Je suis pour.

Le greffier : Cela fait six voix « pour »; 5 « contre »; et aucune abstention.

La présidente : L'amendement est donc adopté avec dissidence.

Est-ce que le titre est adopté?

Des voix : Adopté.

The Chairman: Is it agreed that this bill be adopted, as amended?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Does the committee wish to consider appending observations to the report?

Senator Tkachuk: We will deal with the observations.

The Chairman: You have copies of observations. Any comments, honourable senators?

Senator Segal: They accurately reflect many concerns addressed by companies and industry groups that appeared before the committee. We hope they will act as constructive advice to the drafters of the regulations and the officials who will work on the content. Therefore I support them.

Senator Munson: In terms of procedure, the first time I saw this draft was an hour ago.

The Chairman: It is the first time other members have seen it also.

Senator Munson: As a member of the steering committee, this is the first time I have seen this draft. Is that the appropriate procedure?

I am curious.

The last paragraph says, "While your committee" —

The Chairman: Senator Munson, you were not in Montreal. We were in Montreal. We worked until the last minute on the observations.

Senator Munson: I understand that. I am a member of three committees.

The Chairman: I hope you understand that too.

Senator Munson: I understand it well. I was also at a funeral for my best friend on Monday, so I am sorry I missed your committee. At the same time, I am a member of three committees and I do pay attention. The last paragraph says, "While your committee passes this bill without amendment."

The Chairman: We will correct that.

Senator Munson: What is the process about here? This is what I am doing. I am saying clearly that I agree with the whole part of this draft except for that word. It is on the record.

The Chairman: We will change the first paragraph to, "with amendments."

Senator Munson: Thank you.

Senator Eyton: Should the second-last paragraph not be changed as well?

La présidente : Est-il entendu que le projet de loi est adopté tel que modifié?

Des voix : D'accord.

La présidente : Est-ce que le comité souhaite discuter de l'annexion des observations au rapport?

Le sénateur Tkachuk : Nous allons parler des observations.

La présidente : Vous en avez des copies. Avez-vous des commentaires, honorables sénateurs?

Le sénateur Segal : Ils reflètent avec justesse bien des préoccupations qu'ont exprimées des compagnies et des groupes de l'industrie qui ont comparu devant le comité. Nous espérons que les rédacteurs du Règlement y verront des conseils constructifs, ainsi que les fonctionnaires qui travailleront sur le contenu. Par conséquent, j'appuie les observations.

Le sénateur Munson : En ce qui concerne la procédure, je n'ai vu cette ébauche pour la première fois qu'il y a à peine une heure.

La présidente : Il en a été de même pour d'autres membres du comité aussi.

Le sénateur Munson : En tant que membre du comité directeur, c'est la première fois que je vois cette ébauche. Est-ce que c'est la bonne procédure?

Je suis curieux.

Le dernier paragraphe dit « Tandis que votre comité »...

La présidente : Sénateur Munson, vous n'étiez pas à Montréal. Nous y étions. Nous avons travaillé jusqu'à la dernière minute sur ces observations.

Le sénateur Munson : Je peux le comprendre, je siège à trois comités.

La présidente : J'espère que vous pouvez aussi comprendre cela.

Le sénateur Munson : Je le comprends bien. J'étais aussi aux funérailles de mon meilleur ami, lundi, alors je suis désolé d'avoir manqué votre réunion. Quoi qu'il en soit, je suis membre des trois comités et je suis attentif. Au dernier paragraphe, je lis « Tout en adoptant le projet de loi sans proposition d'amendement, le comité... »

La présidente : Nous allons corriger cela.

Le sénateur Munson : Quelle est la procédure à suivre, ici? C'est ce que je fais. Je dis clairement que je suis d'accord avec l'intégralité de cette ébauche, à l'exception de cette phrase. C'est au compte rendu.

La présidente : Nous allons changer le premier paragraphe en mettant « avec amendements ».

Le sénateur Munson : Je vous remercie.

Le sénateur Eyton : Est-ce qu'il ne faudrait pas aussi modifier l'avant-dernier paragraphe?

The Chairman: We will correct the paragraph. If you agree, the steering committee will work on amending this last paragraphs, starting with, “Finally, the House of Commons. . .”

Senator Dawson: I can accept snafus; section 95.3 is one of them. We live with those once in a while.

[*Translation*]

Not having a French copy, Madam Chairman —

The Chairman: We have just finished the English copy.

Senator Dawson: I understand completely, but if you will allow me, since you scolded me a little, I would like to do the same. First, I am as astonished as my colleague to see that a conclusion has been reached before the meeting is over. I understand that everyone thought that we were going to approve the bill with no discussion, and that we were not going to make an effort to do our work. I am insulted for the additional reason that it was assumed that we were going to pass a bill in this way. I am being put in a position where I must handle it in English in the hope that the French version will arrive shortly.

If we have the time to go and write a French version, Madam Chairman, I am prepared to wait five minutes so that we can write 95.3 in the way this lady wants to write it, and everyone will be happy!

The Chairman: The amendments were submitted this evening. I was not aware that there were amendments.

Senator Dawson: And I was not aware that there was a report saying that the bill passed.

[*Translation*]

The Chairman: It is normal —

Senator Dawson: If you have the time to translate it —

The Chairman: Can you listen to me? It is normal to make observations when we have observations on a bill. We have made them frequently. However, I was not aware that amendments were going to be submitted, as you did this evening.

Senator Dawson: I submitted them to the clerk of the committee. I thought that was the way things were done.

The Chairman: But you do not do that on the spot. You at least have to advise the Chairman.

[*English*]

Senator Dawson: I sent them to the clerk today.

Senator Tkachuk: His amendment or yours?

Senator Dawson: I sent them to the clerk today. I did not send them before.

La présidente : Nous allons corriger le paragraphe. Si vous êtes d'accord, le comité directeur veillera à modifier ces derniers paragraphes, qui commencent avec « Enfin, le Comité permanent des transports [...] »

Senator Dawson : Je peux comprendre la confusion; l'article 95.3 en est un exemple. Nous devons composer avec ce genre de choses de temps à autre.

[*Français*]

Ne pas avoir de copie française, madame la présidente ...

La présidente : Nous venons de terminer la copie anglaise.

Le sénateur Dawson : Je comprends très bien, mais si vous me permettez, puisque vous nous avez un peu fait des reproches, on peut se permettre d'en faire nous aussi. Premièrement, j'ai le même étonnement que mon collègue de voir qu'on a déjà la conclusion avant d'avoir levé la séance. Je comprends que tout le monde pensait qu'on allait approuver le projet de loi sans discussion et qu'on n'allait pas faire l'effort de faire notre travail. Je suis doublement insulté qu'on ait tenu pour acquis qu'on allait passer un projet de loi ainsi. On me met dans une situation où je dois tenir pour acquis de le vivre en anglais parce que j'ai confiance que la copie française va arriver incessamment.

Si on a le temps d'aller écrire une copie française, madame la présidente, je suis prêt à attendre cinq minutes pour qu'on écrive 95.3 de la façon que madame veut l'écrire, et tout le monde va être content!

La présidente : Les amendements ont été présentés ce soir. Je n'étais pas au courant qu'il y avait des amendements.

Le sénateur Dawson : Et moi, je n'étais pas au courant qu'on avait un rapport qui disait que le projet de loi passait.

[*Français*]

La présidente : C'est normal...

Le sénateur Dawson : Si vous avez le temps de le traduire...

La présidente : Est-ce que vous pouvez m'écouter? C'est normal de faire des observations lorsqu'on a des observations à faire pour un projet de loi. On en a fait souvent. Cependant, je n'étais pas au courant que des amendements allaient être déposés, comme vous l'avez fait ce soir.

Le sénateur Dawson : Je les avais déposés auprès du greffier du comité. Je pensais que c'était la façon de le faire.

La présidente : On ne fait quand même pas cela sur place. Il faut au moins avertir la présidente.

[*Traduction*]

Senator Dawson : Je les ai envoyés aujourd'hui au greffier.

Le sénateur Tkachuk : Son amendement ou le vôtre?

Senator Dawson : Je les ai envoyés au greffier aujourd'hui. Pas avant.

[Translation]

I want this to be clear. If we have the time to get administrative services so that we can write a report during the evening, we should have the time to draft the amendment recommended to us by the Department of Transport.

The Chairman: The clerk tells me that we will not have it before tomorrow morning. It is not done.

Senator Dawson: I will go with the will of the group. It is not a language problem on my part.

[English]

I can live with the observations. Senator Eyton is making a proposal for an amendment. Senator Munson made one. I can live with them. I must reiterate that it should not happen. Maybe the chairman is right. Maybe we should not table the amendments a few hours before the meeting. However, comments are made only in English.

[Translation]

This is in fact a regrettable trend that we are noticing, the fact that French is losing ground. More often than my fair share of times, in order to be understood by this august body, I tend to speak in English in order to make things easier. That way, we end up understanding each other more readily. However, I want it to be duly noted that I agree to the text; the comments are acceptable, but from now on, I feel that these texts should always be tabled in both official languages.

The Chairman: They always have been tabled in both official languages. We went to Montreal on Monday and Tuesday. We had to work very hard to come up with a draft today, and that is the reason why we did not have the time to complete the translation; it is not finished.

Senator Dawson: With respect, Madam Chairman, if this is the time to scold each other, I had the time to prepare my amendments in both languages.

The Chairman: They are little shorter than the observations, Senator Dawson.

[English]

The Chairman: Should we refer this to the steering committee for tomorrow morning and prepare for it?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Is it agreed to report the bill, as amended, with observations, to the Senate?

Hon. Senators: Agreed.

The committee adjourned.

[Français]

Je veux que ce soit clair. Si on a le temps d'obtenir des services administratifs pour écrire un rapport pendant la soirée, on devrait avoir le temps de rédiger l'amendement qui nous a été recommandé par le ministère des Transports.

La présidente : Le greffier me dit qu'on ne l'aura pas avant demain matin. Ce n'est pas fait.

Le sénateur Dawson : Je vais me rallier à la volonté du groupe. Ce n'est pas un problème linguistique de ma part.

[Traduction]

Je peux accepter les observations. Le sénateur Eyton fait une proposition d'amendement. Le sénateur Munson en a fait une. Je peux les accepter. Je dois réitérer que cela ne devrait pas arriver ainsi. Peut-être la présidente a-t-elle raison. Peut-être ne devrions-nous pas déposer les modifications quelques heures avant la réunion. Cependant, des commentaires ne sont faits qu'en anglais.

[Français]

En fait, il y a une tendance lourde qui est en train de se faire sentir, c'est-à-dire que le fait français perd du terrain. Plus souvent qu'à mon tour, afin d'être compris par cette auguste assemblée, j'ai tendance à parler en anglais pour faciliter les choses. Ainsi, on finit par se comprendre plus facilement. Cependant, je veux qu'il soit dûment noté que je me rallie au texte; ce sont des commentaires acceptables, mais dorénavant, je crois que ces textes devraient toujours être déposés dans les deux langues officielles.

La présidente : Ils ont toujours été déposés dans les deux langues officielles. Nous sommes allés à Montréal lundi et mardi. Nous avons dû travailler très fort pour arriver avec un texte aujourd'hui et c'est pour cette raison qu'on n'a pas eu le temps de faire toute la traduction; elle n'est pas terminée.

Le sénateur Dawson : Avec respect, madame la présidente, si on est pour se faire des reproches mutuellement, moi, j'ai eu le temps de préparer mes amendements dans les deux langues.

La présidente : Ils sont un peu moins longs que les observations, sénateur Dawson.

[Traduction]

La présidente : Devrions-nous renvoyer ceci au comité directeur pour demain matin, et nous y préparer?

Des voix : D'accord.

La présidente : Est-il entendu que nous présenter le projet de loi au Sénat, tel que modifié, avec ces observations?

Des voix : D'accord.

La séance est levée.

OTTAWA, Wednesday, May 30, 2007

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 6:15 p.m. to examine and report upon current and potential future containerized freight traffic handled at, and major inbound and outbound markets served by, Canada's Pacific Gateway container ports, east coast container ports and central container ports and current and appropriate future policies relating thereto.

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

[*English*]

The Chairman: Honourable senators, tonight we continue our study on containerized freight traffic. We have as our witness Mr. John Vickerman, Founding Principal of TranSystems.

Welcome to our meeting, Mr. Vickerman. We are looking forward to hearing your presentation. I am sure senators will have questions to ask you thereafter. The floor is yours.

John Vickerman, Founding Principal, TranSystems: It is a pleasure for me to be with you tonight.

I have entitled my presentation "Global Container Trade and Transportation Trends," which looks at opportunities in that regard. I would like to entertain questions as we go forward. Please interrupt me, as we go through the presentation, if I use a term or phrase that is unfamiliar to you.

TranSystems employs about 1,200 people; we have 40 offices. It was formed 12 years ago by the merger of three companies. I was the CEO of the smallest of the three companies to merge. As our name portends, we focus on transportation systems cutting across modal boundaries for the benefit of the logistics system.

There are about 90 deep water North America general cargo ports, and I have been the author of 65 of the 90 strategic plans for those ports. We focus on the port arena. If we look at the top 15 ports in North America, the ports are ranked by size in 20-foot equivalent units, or TEUs. These are the top 15. Everything in yellow we have done the strategic plan for; I am still trying to get to Houston and to Hawaii. This also gives you a good representation of the competitive marketplace for the top 15, where half the entire volume is comprised of Los Angeles, Long Beach and New York.

Senator Eyton: You have named almost everyone, and the ones you have not yet done, you will do. You are talking strategy now with lots of different ports, many of whom are competitive. How do you manage all of that?

Mr. Vickerman: I sign a penalty confidentiality agreement. I disclose public information, but I do not disclose private sector issues. For example, the Ports of Los Angeles and Long Beach are next to one another. They did their 2020 plan, and I had to sign an agreement with both to keep things confidential. When you do

OTTAWA, le mercredi 30 mai 2007

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

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

[*Traduction*]

La présidente : Honorables sénateurs, nous poursuivons ce soir notre étude sur le trafic du fret conteneurisé. Nous accueillons M. John Vickerman, directeur-fondateur de TranSystems.

Bienvenu à notre comité, monsieur Vickerman. Nous avons hâte d'entendre votre exposé. Je suis certaine que les sénateurs auront des questions à vous poser par la suite. La parole est à vous.

John Vickerman, directeur-fondateur, TranSystems : C'est un plaisir pour moi d'être avec vous ce soir.

J'ai intitulé mon exposé « Tendances mondiales du marché et du transport de conteneurs », qui présente les perspectives dans ce domaine. J'aimerais répondre à vos questions au fur et à mesure. Je vous prie de m'interrompre au cours de mon exposé si j'utilise une expression ou un terme qui ne vous est pas familier.

TranSystems emploie environ 1 200 personnes et compte 40 bureaux. Elle a été formée il y a 12 ans et est née de la fusion de trois entreprises. J'étais président-directeur général de la plus petite d'entre elles. Comme son nom l'indique, elle s'occupe d'aplanir les obstacles de nature modale des systèmes de transport afin de faciliter la logistique.

On compte en Amérique du Nord environ 90 ports en eau profonde servant au transport de marchandises diverses; j'ai été l'auteur de 65 des 90 plans stratégiques qui ont été dressés pour ces installations. C'est là où nous concentrons nos activités. Les ports sont classés en fonction de leurs dimensions, exprimées en équivalent vingt pieds ou EVP. Voici les 15 plus grands ports d'Amérique du Nord. Nous avons dressé les plans stratégiques pour tous ceux qui sont en jaune; j'essaie encore d'avoir Houston et Hawaï. Cette diapositive vous donne aussi une bonne idée du marché concurrentiel dans lequel se trouvent les 15 ports les plus importants, dont Los Angeles, Long Beach et New York comptent pour la moitié du volume.

Le sénateur Eyton : Vous vous êtes occupé de presque tous les ports, et ce n'est qu'une question de temps pour les autres. Vous parlez de stratégies maintenant pour différents ports, dont un bon nombre sont en concurrence. Comment gérez-vous tout cela?

M. Vickerman : Je signe une entente de confidentialité assortie de pénalités. Je peux divulguer des renseignements publics, mais pas de données du secteur privé. Par exemple, les ports de Los Angeles et de Long Beach se trouvent à proximité l'un de l'autre. Ils ont dressé leur plan de 2020, et j'ai dû signer une entente de

an entire analysis and there are only two parts, and each member knows their part, you automatically know the other. However, they were still very concerned. I sign confidentiality agreements and I do not disclose individual port strategies.

Senator Eyton: Would there then be an annual report containing 20 recommendations, 15 of which would be common to everyone and five would address unique needs?

Mr. Vickerman: No. In fact, the ports are very different. There are landlord ports and operating ports. Their geometries and particular issues are different. Container ports are very different than break-bulk ports and neo-bulk ports. Each has a unique complexity, although some would have similar recommendations in that regard.

Senator Eyton: Thank you.

Mr. Vickerman: Tonight, I want to cover the external industry pressures from my perspective. What is driving the market and what are the North American responses to that marketplace? We will talk a bit about international cargo demands, where the cargo is coming from and where it is being driven to, and the horizons for that.

We will talk about the Asian import challenge. I call it a tsunami. The tsunami is at our feet today. It is a huge challenge for North America, and I will describe that for you.

We will then look at North American forecast volumes. We will drill down a bit and take a look to ensure that we understand those volumes. We will then look at Canada and, in particular, your transcontinental land bridge. A "land bridge" for me is any conveyance system, truck or rail, that moves freight from one ocean to another across the continent.

We will then talk about new vessels. I will show you the latest pictures, only a month old, of a very large vessel. There are now four of them, two of which are the *Ebba Maersk* and the *Emma Maersk*.

We will talk about emerging new corridors that connect Canada, the U.S. and Mexico. Where are the corridors? What are they doing? How are they connecting?

Finally, I will give you an example of a technology that is based on information and alignment of vessel data to train and truck data that, when used properly, can double the capacity of a port without building anything or adding new equipment or labour. It is one of the technologies, I believe, that will be in the future.

Without further ado, let us look at external industry pressures.

This is a hurricane. I am an architect and an engineer, so I like the engineering aspects of this photograph. This is a much defined wall of high pressure. I use this photograph to ask the question:

confidentialité avec les deux. Lorsque vous faites une analyse complète et qu'il n'y a que deux parties, et que chaque membre connaît sa partie, vous connaissez automatiquement l'autre. Toutefois, il y avait quand même de grandes inquiétudes. Je signe des ententes de confidentialité et je ne divulgue aucune stratégie portuaire.

Le sénateur Eyton : Y aurait-il alors un rapport annuel contenant 20 recommandations, dont 15 seraient les mêmes pour tout le monde tandis que les cinq autres viseraient des besoins particuliers?

M. Vickerman : Non. En fait, les ports sont très différents. Il y a des propriétaires bailleurs et il y a des exploitants. Les ports à conteneurs sont très différents des ports à marchandises diverses et des ports à néo-vrac. Chacun a une complexité qui lui est particulière, quoique les mêmes recommandations pourraient s'appliquer à certains d'entre eux à cet égard.

Le sénateur Eyton : Merci.

M. Vickerman : Ce soir, j'aimerais parler des pressions extérieures exercées sur l'industrie. Qu'est-ce qui anime le marché et quelles sont les réponses nord-américaines? Nous parlerons de la demande internationale en fret, d'où vient le fret et où il est amené, et les perspectives à cet égard.

Nous parlerons du défi de l'importation asiatique, ce que j'appelle un tsunami. Le tsunami est à nos portes aujourd'hui. C'est un énorme défi pour l'Amérique du Nord et je vais vous en brosser un tableau.

Nous parlerons ensuite des volumes prévus en Amérique du Nord. Nous approfondirons un peu le sujet pour bien comprendre ce qu'il en est. Nous regarderons ensuite la situation au Canada et, en particulier, votre pont terrestre transcontinental. Il s'agit pour moi d'un système qui permet de transporter, par camion ou par train, des marchandises d'un océan à l'autre et de traverser ainsi le continent.

Nous parlerons ensuite des nouveaux navires. Je vous montrerai les dernières images, prises il y a seulement un mois, d'un très gros navire. Il y en a maintenant quatre, dont le *Ebba Maersk* et le *Emma Maersk*.

Nous parlerons des nouveaux corridors qui relient le Canada, les États-Unis et le Mexique. Où sont-ils? Que font-ils? Comment sont-ils reliés?

Enfin, je vais vous donner un exemple d'une technologie fondée sur l'information et sur l'alignement des données des navires à celle des trains et des camions qui, lorsqu'on l'utilise correctement, peut doubler la capacité d'un port sans qu'il soit nécessaire de construire de nouvelles installations ou d'ajouter de nouveaux équipements ou de la main-d'œuvre. À mon avis, c'est l'une des technologies de l'avenir.

Sans plus tarder, penchons-nous sur les pressions extérieures exercées sur l'industrie.

Voici un ouragan. Comme je suis architecte et ingénieur, j'aime bien les aspects techniques de cette photographie. Voici une paroi bien définie de haute pression. J'utilise cette photographie

Are we headed in the right direction? Maybe we should not be going where that is. What are we doing? On the horizon, there are real challenges for us, such as cargo demands and capacity constraints. If you take the very best terminal in North America and compare to the very best terminal internationally, we fail by a factor of more than five-to-one; yet, there is no silver bullet that they have that we do not. Why is that?

We have productivity and security concerns. The new president of the port commission in Los Angeles has said that we are killing 3,000 people a year through unregulated diesel emissions, PM10 and below, and nitrous oxide diesel emissions through unregulated vessel calls.

There are a lot of challenges. By the way, under the environmental area, both the Ports of Los Angeles and Long Beach have now been tied up for about three and a half years without going forward on 40 of their major projects because of the new environmental concerns and regulations that each of those parts are dealing with. I believe that some of those new regulations will be seen throughout North America shortly.

If I were a practising architect in 1950 and used the technology of the day on ships — and this slide depicts shipboard gear — and I tried to design a facility that is 40 or 50 years out into the future and to ensure that it was not obsolescent but I used this technology, I would be wrong. Here is the technology today.

If I am an architect circa 2007, my clients want me to design something that is durable and sustainable out 40 or 50 years. If I deal with this technology, maybe I am wrong again.

I am a retired navy captain. I served for 38 years in the Naval Reserve. I do not know what that is. All I do know is that it is very different.

This slide is an artist's conception of the Fast Frigate for the U.S. navy. The point is this: What we know today will be surely different tomorrow, so how do we imbed flexibility? How do we plan for the future? We will talk about some of those things today.

To be competitive today, a port must reduce cost, increase the velocity of the cargo speed through the port, and they have to do it securely and as an environmental steward. The port director does not typically say, "Come to my port. I am slower, not as dependable and I cost more." That is clearly not the case.

Today, in a gateway port, the port director has to deal with more than just the port — for example, shipping agents, non-vessel operating common carriers, tug masters and third party logistics providers, or 3POs; we actually now have 4POs. If you are not dealing with all of these people for the conveyance of a seamless system, you have not touched on all the points that need to be touched on to make change in the system.

pour poser la question suivante : prend-on la bonne direction? Peut-être qu'on ne devrait pas aller par là. Que fait-on? Il y a de véritables défis pour nous à l'horizon, comme la demande en fret et les contraintes de capacité. Si vous prenez le meilleur terminal en Amérique du Nord et vous le comparez au meilleur terminal dans le monde, nous échouons dans une proportion de plus de cinq pour un; pourtant, les pays étrangers n'ont pas plus de baguette magique que nous. Pourquoi est-ce ainsi?

Nous avons des préoccupations au chapitre de la productivité et de la sécurité. Le nouveau président de la commission portuaire de Los Angeles a affirmé que nous tuons 3 000 personnes par année avec des émissions de diesel non réglementées, des particules infiniment petites et des émissions d'oxyde nitreux produites par les passages de navires non réglementés.

Les défis sont nombreux. Soit dit en passant, dans le domaine de l'environnement, les ports de Los Angeles et de Long Beach se sont vus imposer un moratoire de trois ans et demi sur une quarantaine de leurs grands projets en raison des nouvelles préoccupations et réglementation en matière d'environnement avec lesquelles ils doivent composer. Je crois que quelques-uns de ces nouveaux règlements se répandront bientôt partout en Amérique du Nord.

Si j'étais un architecte en 1950, que j'utilisais la technologie du jour sur les navires — et on voit ici une pièce d'équipement — et que j'essayais de concevoir une installation qui ne serait pas désuète dans 40 ou 50 ans, mais que j'utilisais cette technologie, je ferais une erreur. Voici la technologie d'aujourd'hui.

Si je suis un architecte en 2007, mes clients veulent que je conçoive quelque chose qui durera 40 ou 50 ans. Si j'utilise cette technologie, je fais peut-être encore une erreur.

Je suis un capitaine de navire à la retraite. J'ai servi pendant 38 ans dans la réserve navale. Je ne sais pas ce que c'est. Tout ce que je sais, c'est que c'est très différent.

Cette diapositive montre un schéma de l'escorteur-frégate de la marine américaine. Ce qu'il faut retenir est ceci : les connaissances que nous avons aujourd'hui seront sûrement différentes demain, alors comment pouvons-nous nous ménager une marge de manoeuvre? Comment planifions-nous pour l'avenir? Nous allons parler de ces choses aujourd'hui.

Pour être compétitif aujourd'hui, un port doit réduire les coûts, augmenter la vitesse de passage des marchandises et ce, de manière sécuritaire et dans le respect de l'environnement. En général, un directeur de port ne dira pas : « Venez accoster ici. Les opérations sont plus lentes, moins fiables, et les coûts sont plus élevés. » Il ne dira certainement pas cela.

Aujourd'hui, le directeur d'un port de transbordement ne s'occupe pas seulement du port, mais doit transiger, par exemple, avec les agents maritimes, les transporteurs non maritimes, les propriétaires de remorqueurs et les fournisseurs de logistique de tierce partie, ou les 3PL; en fait, il existe maintenant des 4PL. Si vous ne traitez pas avec toutes ces personnes pour assurer un système sans faille, vous ne touchez pas à tous les aspects que vous devez toucher pour changer le système.

Let us look globally at containers. The blue bars on this graph represent what we call slots. A slot is a container on a ship. As we build more ships, the slots increase over time. The yellow bars represent the slots controlled by the top 20 carriers. The red bars represent the slots controlled by the four global alliances. Marine carriers like Maersk or Evergreen or Hapag-Lloyd are not big enough globally in their distribution, so they align in consortia and alliances.

Senator Eyton: The blue bars include the yellow and the red, do they?

Mr. Vickerman: Yes, they represent the total number of slots.

Senator Eyton: There are a few slots left over, are there?

Mr. Vickerman: Yes, which are not controlled by the top 20 carriers or providers.

This graph is telling us that, over time, more and more of the total percentage of cargo is controlled by fewer and fewer companies and that the alliances, which are very powerful organizations not controllable around the globe by antitrust, are more and more powerful and in control.

This is the Port of Los Angeles. In the background is Pier 400; in the foreground is Pier 300. Today in North America, we have a paradox. It is the best of times in the sense that cargo demand is way up. It is also the worst of times. I do not have any resources and fewer and fewer capabilities to execute on the larger cargo demands. It is a real problem.

By the way, this is a photograph of opening day at the gate at Pier 300. At current productivity levels, by 2020 we can guarantee that our ports will be severely congested. I will bet my retirement on it, and that is dear to me right now at this point in time.

We use the excuse that it is congestion. The U.S. Secretary of Transportation has a big focus on congestion. I sit on her freight advisory round table. Fourteen of us advise her on that process. We do not really have a system. We say we have a system, but what we have is an aggregation or an amalgamation of public and private interest and they do not talk to one another. The ports do not talk to the truckers, the truckers do not talk to the 3POs, the railroads will not talk to one another and other people, and it just goes on and on. We have no true collaboration or communication.

Senator Tkachuk: Is this true of both countries?

Mr. Vickerman: Yes. This is North America.

I will compliment Canada. I have had the pleasure of meeting several of your federal ministers and provincial premiers. You are a lot more systemically oriented than the U.S. I sit on the secretary's round table, and it is so stochastic down there that we do not think in terms of systems planning. Sometimes I have

Regardons les conteneurs dans leur ensemble. Les colonnes bleues sur ce graphique représentent des espaces. Chaque espace est un conteneur sur un navire. Les espaces augmentent à mesure que nous construisons des navires. Les colonnes jaunes représentent les espaces contrôlés par les 20 plus grands transporteurs. Les colonnes rouges représentent les espaces contrôlés par les quatre alliances mondiales. Les transporteurs maritimes comme Maersk, Evergreen ou Hapag-Lloyd ne sont pas assez gros sur la scène mondiale, au chapitre de la distribution, alors ils forment des consortiums et des alliances.

Le sénateur Eyton : Les colonnes bleues incluent les colonnes jaunes et rouges, n'est-ce pas?

M. Vickerman : Oui, elles représentent le nombre total d'espaces.

Le sénateur Eyton : Il reste quelques espaces, n'est-ce pas?

M. Vickerman : Oui, ce sont les espaces qui ne sont pas contrôlés par les 20 plus grands transporteurs ou fournisseurs.

Ce graphique nous dit qu'au fil du temps, un pourcentage de plus en plus grand du fret est contrôlé par de moins en moins d'entreprises et que les alliances, formées par des organisations très puissantes qui échappent à la réglementation antitrust dans le monde, sont de plus en plus puissantes et prennent le contrôle.

Voici le port de Los Angeles. En arrière-plan se trouve le quai 400; en avant-plan il y a le quai 300. Nous vivons un paradoxe aujourd'hui en Amérique du Nord. Les temps n'ont jamais été aussi bons, en ce sens que la demande en fret est à la hausse. En même temps, c'est la catastrophe. Je n'ai pas de ressources et j'ai de moins en moins de capacité pour répondre à cette demande. C'est un véritable problème.

Soit dit en passant, cette photographie a été prise le jour de l'ouverture du quai 300. Aux niveaux de productivité actuels, nous pouvons garantir qu'en 2020, nos ports seront gravement congestionnés. Je gagerais mon fonds de pension là-dessus, et il me tient à cœur à l'âge que j'ai.

Nous utilisons l'excuse de la congestion. La secrétaire américaine des Transports se préoccupe beaucoup de la congestion. Je fais partie de sa table ronde consultative sur le fret. Nous sommes 14 à la conseiller. Nous n'avons pas vraiment de système. Nous disons que nous en avons un, mais c'est plutôt un amalgame d'intérêts publics et privés dans lequel personne ne se parle. Les autorités portuaires ne parlent pas aux camionneurs, les camionneurs ne parlent pas aux 3PL, les compagnies de chemin de fer ne se parlent pas entre elles ni à d'autres, et ainsi de suite. Il n'existe pas de véritable collaboration ou communication.

Le sénateur Tkachuk : Est-ce vrai dans les deux pays?

M. Vickerman : Oui. Nous parlons de l'Amérique du Nord.

Je dois féliciter le Canada. J'ai eu le plaisir de rencontrer plusieurs des ministres fédéraux et premiers ministres provinciaux. Votre approche est beaucoup plus systémique que celle des États-Unis. Je fais partie de la table ronde dont je vous ai parlé, et son approche est tellement stochastique que nous ne pensons pas à la

made the comment that I would like 10 per cent communism right now. I would like to fix some of those choke points with the resources that are available. However, that is not the way it is.

In the U.S., one governor does not go to another and say, “Why do you not have my jobs?” They typically are very parochial and carnivorous. They like to steal cargo from their brethren. I know because I have dealt with most of them in that process.

Senator Zimmer: Senator Tkachuk asked if they communicate with each other in their own country. The other question is, do they communicate between countries also?

Mr. Vickerman: Yes. In my opinion, the boundary between Canada and the U.S., from a freight transport standpoint, should be obliterated. Quite frankly, we are a continent. We are trading as a NAFTA partner. What is good for Canada is good for the U.S. and Mexico, and I will show you some examples.

At the beginning of this week, I was at an announcement in Nova Scotia at a new port at the other end of the CN system. Prince Rupert is at the west end; this is at the east end. There is technology and security. Instead of stopping CN trains at the border, if we use the same technology and improve it and put it out at the port, we can convince U.S. customs and border patrol to release that monitoring at the border. We could then pass trains through the border at 50 miles an hour by monitoring at the remote port. That is good for the U.S. and for Canada, as an example of a technology that would apply to both.

Since 9/11, the World Bank has reaffirmed that every 10 years the world output increases U.S. \$10 trillion. The world population is increasing. The production, manufacturing and output of the world is increasing. Trading partners are increasing and barriers to trade are coming down. Every 10 years we will have another \$10 trillion output.

Let us look at the relationship between the world economy — and on this slide the blue bars represents the world GDP output in compound annual growth — compared to the growth of containers worldwide. You can see that containers are growing at about twice the rate of the world GDP, about 6 per cent.

Today, there are about 85 million containers. By the year 2024, we will have 243 million containers and growing. This slide uses the Fortune 500 data of Global Insight. They bought Wharton Econometric Forecasting, who won the Nobel Peace Prize for Economics. It is a dependable database that tells us that the slope of that line is up.

The next slide represents the container growth plotted in the entire globe. North America is in green and is growing at a lower rate than the entire world. Even at that, in the last five years, we have been growing at about 7 per cent and have

planification des systèmes. Je dis parfois que j’aimerais bien un brin de communisme à l’heure actuelle. J’aimerais pouvoir débloquer certains goulots d’étranglement avec les ressources disponibles. Toutefois, les choses ne fonctionnent pas ainsi.

Aux États-Unis, un gouverneur ne va pas dire à un autre « Pourquoi vous n’avez pas mes emplois? » En général, ils ont un esprit de clocher et sont voraces. Ils aiment voler le fret de leurs camarades. Je le sais parce que j’ai traité avec la plupart d’entre eux.

Le sénateur Zimmer : Le sénateur Tkachuk a demandé s’ils communiquent entre eux à l’intérieur du pays. J’aimerais demander ceci : La communication existe-t-elle entre pays également?

M. Vickerman : Oui. À mon avis, la frontière entre le Canada et les États-Unis devrait être abolie pour ce qui est du transport de marchandises. Nous sommes un continent. Nous sommes des partenaires commerciaux dans le cadre de l’ALENA. Ce qui est bon pour le Canada l’est aussi pour les États-Unis et le Mexique, et je vais vous donner des exemples.

Au début de la semaine, j’assistais à une annonce faite à l’emplacement d’un nouveau port de la Nouvelle-Écosse, à l’autre extrémité du réseau du CN. Prince Rupert se trouve à l’extrémité ouest, et celui-ci est à l’extrémité est. Il y a la technologie et la sécurité. Au lieu d’arrêter les trains du CN à la frontière, si on utilise la même technologie, qu’on l’améliore et qu’on l’applique au port, on peut convaincre les agents de patrouille frontalière et les douaniers américains de relâcher cette surveillance à la frontière. On pourrait alors faire traverser les trains à 50 milles à l’heure en assurant une surveillance au port éloigné. Voilà un exemple de technologie qui pourrait s’appliquer tant aux États-Unis qu’au Canada et qui serait profitable aux deux pays.

Depuis le 11 septembre, la Banque mondiale a réaffirmé que la production mondiale augmente de 10 billions de dollars américains tous les 10 ans. La population mondiale augmente. La production et la fabrication aussi. Les partenaires commerciaux augmentent et les obstacles au commerce disparaissent. Tous les 10 ans, la production augmentera de 10 billions de dollars.

Regardons le lien entre l’économie mondiale — et sur cette diapositive, les colonnes bleues représentent le taux de croissance annuel composé du PIB mondial — et la croissance des conteneurs dans le monde. Vous pouvez voir que les conteneurs augmentent environ deux fois plus rapidement que le PIB mondial, d’environ 6 p. 100.

Aujourd’hui, il y a environ 85 millions de conteneurs. D’ici 2024, nous en aurons 243 millions et ce chiffre ira en augmentant. Cette diapositive utilise les données de Fortune 500 de Global Insight. L’entreprise a fait l’acquisition de Wharton Econometric Forecasting, lauréat du prix Nobel d’économie. Il s’agit d’une source de données fiable qui nous dit que cette courbe est à la hausse.

La prochaine diapositive montre la croissance des conteneurs dans le monde. L’Amérique du Nord est représentée en vert et enregistre un taux de croissance inférieur au reste du monde. Malgré cela, au cours des cinq dernières années, nous avons

about 48 million boxes — 20-foot TEUs — coming through North America. By 2015, that number will sore to 72 million boxes.

The next graph is the one that I am most concerned about. This is a graph of world country GDP arrayed across a planning horizon to 2050. When you see the U.S.A., you need to see NAFTA. The U.S.A. figure includes Canada and Mexico. If we look at this, the projection is that NAFTA and its trading partners will decline from the dominant economic engine in the world to number two in the year 2040. Some economists believe it is 2030, but the U.S., Canada and Mexico will decline as economic engines in the world.

Who is ascending? China is number one; India is number three; and, after a brief respite, Brazil. The GDP of all other countries decline.

Senator Eyton: Where is Russia?

Mr. Vickerman: Japan, Germany, the U.K., France and Italy are down; Russia is going up and then down. It has some stochastic characteristics, but Russia will, in fact, be a performer.

Where is this coming from? Why are China and India growing so much?

This next graph outlines product sourcing — that is, manufacturing — since 1980. The red bars represent Asian manufacturing, sourcing in Asia. The trend to outsource to Asia has been with us for decades. It is not new and will continue.

Today, more than 60 per cent of all North American container trade is with Asia. Europe is steady, at about 19 per cent. You will have to look at China and North Asia to get the whole perspective. In the last five years alone, the growth of containers from China has grown at 12 per cent compounded annually; 95 per cent of all that growth came from China. It surprised the U.S. that, for the first time in history, since World War II, China, minus Hong Kong, became Japan's largest trading partner. It used to be the U.S., but no longer.

I have a contract with the Chinese central government to design a new port south of Shanghai. When I came back from my last trip, I brought some facts with me. Let me share them with you. This picture is a layout of China geographically superimposed over North America. I want you to look at the faces of these children. The number of Chinese children in elementary school is greater than the U.S. population, every man, woman and child. They are mandated to speak in English and in Mandarin.

accusé une hausse d'environ 7 p. 100, et environ 48 millions de conteneurs — des équivalents vingt pieds — sont expédiés à partir de l'Amérique du Nord. D'ici 2015, ce chiffre atteindra les 72 millions.

Le prochain graphique est celui qui me préoccupe le plus. On y présente le PIB de divers pays du monde sur un horizon de planification allant jusqu'à 2050. Quand vous voyez les États-Unis, vous devez comprendre qu'il s'agit de l'ALENA. Les données des États-Unis comprennent le Canada et le Mexique. Ce tableau montre que l'ALENA et ses partenaires commerciaux perdront leur titre de principal moteur économique du monde pour occuper le deuxième rang en 2040. Certains économistes croient que ce sera en 2030, mais les États-Unis, le Canada et le Mexique perdront leur importance économique dans le monde.

Qui donc progresse? La Chine arrive au premier rang; l'Inde est au troisième et, après un bref relâchement, on trouve le Brésil. Le PIB de tous les autres pays régresse.

Le sénateur Eyton : Où est la Russie?

M. Vickerman : Le Japon, l'Allemagne, le Royaume-Uni, la France et l'Italie sont à la baisse; la Russie augmente, puis diminue. Il y a quelques caractéristiques stochastiques, mais la Russie aura en fait une bonne performance.

D'où vient ceci? Pourquoi la Chine et l'Inde connaissent-elles une telle croissance?

Le prochain graphique montre la source des produits — la fabrication — depuis 1980. Les colonnes rouges représentent la fabrication asiatique, la localisation des sources d'approvisionnement en Asie. La tendance de l'impartition en Asie existe depuis des décennies. Ce n'est pas nouveau et cette tendance va se poursuivre.

Aujourd'hui, plus de 60 p. 100 du marché des conteneurs en Amérique du Nord se fait avec l'Asie. L'Europe est stable, à environ 19 p. 100. Vous devez regarder la Chine et le nord de l'Asie pour avoir une vue d'ensemble. Au cours des cinq dernières années seulement, la croissance des conteneurs provenant de la Chine a atteint un taux annuel composé de 12 p. 100; 95 p. 100 de cette croissance provient de la Chine. Les États-Unis ont été surpris d'apprendre que pour la première fois dans l'histoire depuis la Deuxième Guerre mondiale, la Chine, moins Hong Kong, est devenue le principal partenaire commercial du Japon. Ce titre revenait aux États-Unis, mais ce n'est plus le cas.

J'ai un contrat avec le gouvernement central chinois pour la conception d'un nouveau port au sud de Shanghai. Lorsque je suis revenu de mon dernier voyage, j'ai ramené quelques faits. Permettez-moi de vous en faire en part. Cette image montre le territoire de la Chine superposé sur celui de l'Amérique du Nord. Regardez le visage de ces enfants. Le nombre d'enfants chinois à l'école primaire est supérieur à l'ensemble de la population américaine, hommes, femmes et enfants. Ils doivent parler l'anglais et le mandarin.

I was talking to some of our kids down in Virginia, and I said, "Are you taught Mandarin? They said, "We do not like oranges." There is something going on. That is the new upward, mobile society. That is why China is growing like it is.

Senator Merchant: Do boys outnumber girls four to one?

Mr. Vickerman: I do not know the number or the percentage, but in general, yes, because of birth control and the limit on family size.

Senator Merchant: Will that be significant in that culture?

Mr. Vickerman: I do not know. I do not think it will be hugely significant to consumption, but as they mature to become more affluent and become consumers, China will eventually consume the product that it is now pushing to the world.

Let us see what is going on in mainland China. This next slide shows the growth predominantly of Shanghai. That port is growing at 27 per cent compounded annually. I like to ask audiences how many of them would like their certificates of deposit to grow at 30 per cent a year. I would. However, they run out of space really fast.

Senator Zimmer: Is their infrastructure able to handle that growth?

Mr. Vickerman: No, and you are a good point man for this slide.

What are they doing about the infrastructure? Can they handle it? No, they cannot. They have looked out and here is the solution in Shanghai. The cloud right here is the old city of Shanghai. South of Shanghai, they looked 20 miles to sea and found some islands. They decided to cut off the top of each island and infill to create a new port. There were 54 berths in a single construction contract. The biggest we have had in North America is Maersk Sealand in Los Angeles, seven berths.

In three years, they built a 20-mile bridge with full environmental documentation, full permitting, full construction and full design. Again, it was completed in three years. I have walked the bridge. They are building a new city for the longshore labourers. When is the last time we built a city? Is the Delta port building a city? No. They are also building a new logistics park. I am under contract with ProLogis to design that new logistics park.

We know that the tsunami is coming at us. It is real; there is dramatic growth. What are we doing about it on the West Coast?

This next slide shows Mexico. There are three corridors being considered in Mexico. The Punta Colonet port will dredge a new port into the desert and build a new rail line across the desert to the Yuma Port Authority to avoid LA/Long Beach and its congestion. Guaymus goes to Tucson; Lazaro Cardenas goes

Je m'entretenais avec quelques jeunes Américains en Virginie et je leur ai demandé s'ils apprenaient le mandarin, ils m'ont répondu « Nous n'aimons pas les oranges ». Il y a quelque chose qui se passe. Voilà la nouvelle société ascendante et mobile. C'est pour cette raison que la Chine connaît cette croissance.

Le sénateur Merchant : Les garçons sont-ils quatre fois plus nombreux que les filles?

M. Vickerman : Je ne connais pas les chiffres ni les pourcentages, mais en général, oui, à cause du contrôle des naissances et des limites imposées sur la taille des familles.

Le sénateur Merchant : Cela aura-t-il un effet important sur cette culture?

M. Vickerman : Je ne sais pas. Je ne crois pas que l'effet sera énorme sur la consommation, mais à mesure qu'ils prendront de la maturité et deviendront plus riches et deviendront des consommateurs, les Chinois consommeront tôt ou tard les produits qu'ils vendent actuellement au reste du monde.

Regardons ce qui se passe en Chine. La prochaine diapositive montre la croissance de Shanghai. Ce port enregistre un taux de croissance annuel composé de 27 p. 100. J'aime demander à mes auditeurs combien souhaiteraient que leur certificat de placement connaisse une croissance de 30 p. 100 par année. J'en serais ravi. Toutefois, les Chinois manquent d'espace très rapidement.

Le sénateur Zimmer : Leur infrastructure peut-elle supporter cette croissance?

M. Vickerman : Non, et on le voit justement ici.

Que font-ils à propos de l'infrastructure? Peuvent-ils supporter cette croissance? Non. Ils ont cherché et voici la solution à Shanghai. Le nuage ici est la vieille ville de Shanghai. Au sud, ils ont trouvé des îles à 20 milles au large. Ils ont décidé de niveler chaque île et de procéder à un remplissage pour créer un nouveau port. Il y avait 54 postes à quai dans un seul contrat de construction. En Amérique du Nord, le plus gros que nous avons eu est le Maersk Sealand, à Los Angeles, avec sept postes à quai.

En trois ans, ils ont construit un pont de 20 milles, en comptant toute la documentation relative à l'environnement, les permis, la construction et la conception. Le tout a été terminé en trois ans. J'ai marché sur le pont. Ils sont en train de construire une nouvelle ville pour les débardeurs. Quand avons-nous construit une ville la dernière fois? Le port de Delta construit-il une ville? Non. Ils construisent aussi un nouveau parc de logistique. J'ai signé un contrat avec ProLogis pour sa conception.

Nous savons que le tsunami s'en vient vers nous. C'est vrai; c'est une croissance gigantesque. Que faisons-nous pour parer le coup sur la côte ouest?

La prochaine diapositive montre le Mexique. Trois corridors sont envisagés au Mexique. Punta Colonet aménagera un nouveau port dans le désert et construira une nouvelle ligne ferroviaire à travers le désert jusqu'au port Yuma afin d'éviter Los Angeles et Long Beach et toute la congestion de cette région.

to Laredo. Remember this one because I will show you some graphs of it in a minute.

What is happening in the world? If we look back, we have what I call centroids of manufacturing. Historically, for the last three decades it was Japan and Korea. That centroid of manufacturing has moved west and is centred in Singapore and Hong Kong. Will the centroid of manufacturing move to India or split and go to China? Typically, all of this goes across the Pacific and then moves to the largest urban consumption zone in North America — New York and New Jersey. News flash: New York/New Jersey is not moving to Halifax and it is not moving to Baltimore or Virginia. It is staying right there. The shipper's mandate is: Get my manufactured goods to the consumption zone cheaply and quickly.

A couple of years ago, a shipping line said, "I will go backwards," and today the flow through the Red Sea, through the Suez Canal, past the strait to New York is larger than it has ever been in the history of the Suez Canal. The Suez Canal is unconstrained; it has no locks for a container ship. It is a big lake. If you run sprint service without stopping, you can get to New York one day faster than going across the Pacific and either through the Panama Canal or on to trains or trucks. I like to use that slide as a backdrop.

Can we handle the freight coming at us? The next slide shows us the U.S. containerized forecast. It is growing at 6 per cent to 7 per cent compounded annually. If I freeze the market share and we go out to 2020, I need three times the number of ports. I like to ask audiences: How many people believe we will have three times the number of ports in North America by the year 2020? I would love it.

Senator Tkachuk: That will not happen.

Mr. Vickerman: It is not going to happen. How about two times?

Senator Tkachuk: That will not happen.

Mr. Vickerman: How about no times? The California Coastal Commission has generally said, and I will paraphrase, "Thou shalt never consider nor even contemplate building a new port on the California coast, so help you God." It is not necessarily like that but that is pretty close. We have a problem. We will either have to be two or three times more productive or we get changed market share.

Here is the latest and greatest. We generated these numbers for the Secretary of Transportation. These are the top 10 North American ports. Vancouver comes in as the only Canadian port. Look at LA/Long Beach. This is the number of containers in the year 2020. This is the number of containers they are moving in 2004. At some point in time, there is a ceiling. We cannot push

Guaymus va à Tucson; Lazaro Cardenas va à Laredo. Gardez ceci en tête parce que je vais vous montrer quelques graphiques de cela dans une minute.

Que se passe-t-il dans le monde? Quand on regarde en arrière, nous avons ce que j'appelle des centroïdes de fabrication. Au cours des trois dernières décennies, c'était le Japon et la Corée. Ce centroïde de fabrication s'est déplacé à l'ouest et se trouve maintenant à Singapour et à Hong Kong. Le centroïde de fabrication va-t-il se déplacer vers l'Inde ou se diviser et se diriger vers la Chine? De façon générale, tous ces produits fabriqués traversent le Pacifique et se dirigent vers la grande zone de consommation urbaine en Amérique du Nord — New York et le New Jersey. Dernières nouvelles : les produits arrivent à New York et au New Jersey et ne se déplacent pas vers Halifax, ni vers Baltimore, ni en Virginie. Les produits restent là. Le mandat de l'expéditeur : amener mes biens manufacturés dans la zone de consommation au moindre coût et rapidement.

Il y a quelques années, une ligne de navigation a décidé de revenir en arrière et aujourd'hui, les navires qui traversent la mer Rouge, qui traversent le canal de Suez, qui traversent le détroit pour se rendre à New York n'ont jamais été aussi nombreux dans toute l'histoire du canal de Suez. Celui-ci ne présente aucune contrainte; il n'y a pas d'écluses à traverser pour un porte-conteneurs. C'est comme un grand lac. En faisant vite et en ne faisant aucun arrêt, vous pouvez arriver à New York plus rapidement que si vous traversiez l'océan Pacifique et empruntiez le canal de Panama ou déchargez votre marchandise sur des trains ou des camions. J'aime bien utiliser cette diapositive comme toile de fond.

Pouvons-nous traiter le fret qui nous arrive? La prochaine diapositive nous montre les prévisions du fret conteneurisé. Son taux de croissance annuel composé est de 6 à 7 pour 100. Si je gèle la part du marché et que j'extrapole jusqu'en 2020, j'ai besoin de trois fois plus de ports. J'aime poser la question suivante à mes auditoires : combien parmi vous croient qu'il y aura trois fois plus de ports au Amérique du Nord d'ici 2020? J'en serais fort heureux.

Le sénateur Tkachuk : Cela n'arrivera pas.

M. Vickerman : Cela n'arrivera pas. Deux fois plus alors?

Le sénateur Tkachuk : Cela n'arrivera pas non plus.

M. Vickerman : Et s'il n'y avait aucune augmentation? La California Coastal Commission a dit, en gros, qu'il ne faut même pas envisager de construire un nouveau port sur la côte californienne. Nous avons donc un problème. Nous devons être deux ou trois fois plus productifs, sans quoi notre part du marché va changer.

Voici la dernière, mais non la moindre. Nous avons produit ces données pour la secrétaire aux Transports. Voici les 10 plus grands ports d'Amérique du Nord. Vancouver est le seul port canadien. Regardez Los Angeles-Long Beach. Voici le nombre de conteneurs en 2020. Voici le nombre de conteneurs transportés en 2004. Il arrive un moment où les choses plafonnent. Nous ne

five times more freight through LA/Long Beach unless we change our consumption. The differential has to be accepted by all the other ports or the entire North American consumption has to change. We have to start saving and not consuming. We are buying weed whackers like crazy. We do not even repair the string; we just buy a new one. I do not think it will change. At 2020, demand will exceed capacity in many U.S. ports.

What is the future? We believe that China and the Indian subcontinent will be the leaders in container trade with North America; everyone else will decline. There are some economists who believe that past 2015, India will surpass China in its impact on North America. That is why the Port of Halifax has established two offices in India. Karen Oldfield is out there pushing that initiative.

We did a project for the U.S. Chamber of Commerce. We looked at the top 16 ports in North America. We looked at their overcapacity in 2010, which are the dark zones on the slide, and we found that 75 per cent of them will be constrained.

A new thing is happening. Wal-Mart — who is, by the way, 15 per cent of the Port of Shanghai — is telling the West Coast ports, “Do not touch that cargo. Let it flow directly to my distribution centre and I will take care of it. Do not stop it.” There is a whole new dynamic.

This is the direct absorption rate into distribution centres. The flow of that volume wants to go to these big distribution centres, where consumption of the warehousing and distribution occurs.

We have a real problem. We have capacity versus demand. The private sector has not stood up to it yet. We really must change course or within 15 years we will have unbelievable problems at our doorstep.

Comma: I would like 10 per cent communism right now. Give me some resources, give me a Cray computer for 15 minutes and a logistics system, and let us solve some of those choke points in North America.

With respect to Canada’s transcontinental land bridge, trade volumes for Canada are up. This data comes from the Canadian Manufacturers and Exporters. Volumes are up at all the Canadian ports. Vancouver and Montreal are pretty similar. What people miss is that Canada is strategically located from a marine standpoint in the world. From a great circle route, Canada is the closest route trader in the Pacific and the closest route trader in the Atlantic, and it is the only country with a transcontinental scheduled railroad.

Senator Zimmer: Have they considered trade over the Arctic Circle?

pouvons pas décharger cinq fois plus de fret à Los Angeles-Long Beach à moins que nous changions notre consommation. La différence devra être absorbée par tous les autres ports ou bien l’ensemble de la consommation nord-américaine doit changer. Nous devons commencer à conserver et cesser de consommer. Nous achetons des taille-bordures comme des fous. Nous ne prenons pas la peine de réparer le cordon; nous en achetons simplement un autre appareil. Je ne crois que les choses vont changer. En 2020, la demande sera supérieure à la capacité de nombreux ports américains.

Que nous réserve l’avenir? Nous croyons que la Chine et le sous-continent indien seront les chefs de file du marché des conteneurs en l’Amérique du Nord; tous les autres vont décliner. Certains économistes croient qu’après 2015, l’impact de l’Inde en Amérique du Nord dépassera celui de la Chine. C’est pour cette raison que le port de Halifax a établi deux bureaux en Inde. C’est Karen Oldfield qui dirige cette initiative.

Dans le cadre d’un projet que nous avons mené pour la chambre de commerce des États-unis, nous avons examiné les 16 plus grands ports d’Amérique du Nord. Nous avons examiné leur surcapacité en 2010 — les zones foncées sur la diapositive — et nous avons constaté que 75 p. 100 d’entre eux allaient avoir des contraintes.

Quelque chose de nouveau se produit. Wal-Mart — qui, soit dit en passant, représente 15 p. 100 du port de Shanghai — dit aux ports de la côte ouest : « Ne touchez pas à ce navire. Laissez-le se rendre jusqu’à mon centre de distribution et je vais m’en occuper. Ne l’arrêtez pas. » Une toute nouvelle dynamique s’installe.

Voici le taux direct d’absorption dans les centres de distribution. La marchandise se dirige vers ces grands centres, où se font l’entreposage et la distribution.

Nous avons un vrai problème. C’est l’écart entre la capacité et la demande. Le secteur privé n’a pas encore pris le taureau par les cornes. Nous devons vraiment changer le cours des choses, sinon nous aurons des problèmes incroyables à nos portes d’ici 15 ans.

J’aimerais bien un brin de communisme présentement. Donnez-moi des ressources, donnez-moi un ordinateur Cray pendant 15 minutes et un système de logistique et débloquons certains goulots d’étranglement que nous avons en Amérique du Nord.

Concernant le pont terrestre transcontinental du Canada, le volume des échanges commerciaux du Canada est à la hausse. Cette donnée provient des Manufacturiers et Exportateurs du Canada. Le volume est à la hausse dans tous les ports canadiens. La situation est passablement la même à Vancouver et à Montréal. Ce que les gens ne comprennent pas, c’est que le Canada occupe une situation stratégique dans le monde d’un point de vue maritime. Le Canada offre la liaison la plus courte pour le commerce par le Pacifique et par l’Atlantique et c’est le seul pays à avoir un réseau ferroviaire transcontinental régulier.

Le sénateur Zimmer : A-t-on envisagé de passer par le cercle polaire?

Mr. Vickerman: They have, except now the containers are so heavy that it is all done on the sea echelon rather than the air echelon. If we could break it up and be competitive they would go over the circle.

Senator Zimmer: With the issue of climate change, icebreakers and so on, Russia is apparently leaning that way.

Mr. Vickerman: Yes.

Here is proof of what I told you. Here is the great circle route mileage, both in Asia, Far East and in Europe. Canada is in the ideal sweet spot.

Another thing is happening in Canada. Intermodal rail is the fastest growing rail volume bar none. If we look at rail and its growth and the empties associated with it, we can actually help other commodities.

I have had the pleasure of being out in Regina and Saskatoon, Saskatchewan. We are talking about an inland port where we will stop the CN trains. We will use the 50 per cent of the boxes that are empty for high value product, load it on trains and balance the backhaul, head haul dynamic.

A new connection is coming. There was a symposium yesterday on the Pacific Gateway and — I am one of the sub-consultants doing the business analysis on this — the Atlantic gateway. Prince Rupert is a scheduled port on the CN system. This slide shows us the CN system. On Tuesday — and I was there — Premier Rodney MacDonald announced a new port out in the Strait of Canso, an entirely private port, not a public port authority. These are transit times from Prince Rupert into the heart of the U.S. It looks to me like a pretty neat connection.

Let us take a look at the east. Many people do not believe it is changing. This is the North Atlantic, Virginia to Halifax. Five years ago the primary trading partner was North Europe. Today the primary trading partner is China.

Here is the eastern gateway analysis. It basically says that by 2020 about 3 million boxes can go through the eastern gateway. Even if we do all of the Prince Rupert cargo and all of the Mexican cargo and do everything we will do on the east, we still cannot get the numbers to match on Asian imports. This graph shows the projection for North Atlantic ports, Virginia to Halifax. The horizontal red line represents capacity. Somewhere between 2013 and 2015, we completely run out of room.

This next slide shows us the Strait of Canso, Nova Scotia. There is a vision for a new port called the Melford International Terminal or North America's northeast gateway. It is operational in 2010 at 2 million TEUs.

Senator Eyton: Is that year round?

Mr. Vickerman: Yes, that is annual throughput. It will be a year-round, ice-free port. The Strait of Canso is 175 deep at its primary navigational point.

M. Vickerman : Oui, sauf que les conteneurs sont si lourds que tout se fait à l'échelle maritime plutôt qu'à l'échelle aérienne. Si nous pouvions les morceler et être compétitifs, nous passerions par le cercle.

Le sénateur Zimmer : Avec le changement climatique, les brise-glaces *et cetera*, il semble que la Russie penche vers cette solution.

M. Vickerman : Oui.

Voici la preuve de ce que je vous ai dit. Voici la distance de la route à partir de l'Asie, de l'Extrême-Orient et de l'Europe. Le Canada se trouve à l'endroit idéal.

Une autre chose est en train de se produire au Canada. Le transport ferroviaire intermodal est sans contredit celui qui prend le plus rapidement de l'expansion. Si nous regardons ce secteur, sa croissance et les voitures vides, nous pouvons l'utiliser au profit d'autres produits.

J'ai eu le plaisir d'être à Regina et à Saskatoon, en Saskatchewan. Nous parlons d'un port intérieur où s'arrêteront les trains du CN. Nous utiliserons la moitié des wagons qui sont vides pour transporter des produits de grande valeur et équilibrer ainsi les allers et les retours.

Un nouveau raccordement fera son apparition. Un symposium avait lieu hier sur la porte d'entrée du Pacifique — je suis l'un des sous-consultants chargés de l'analyse de rentabilité — et la porte d'entrée de l'Atlantique. Prince Rupert est l'un des ports prévus dans le réseau du CN. Cette diapositive nous montre ce réseau. Mardi — et j'étais là — le premier ministre Rodney MacDonald a annoncé l'aménagement d'un nouveau port dans le détroit de Canso, un port entièrement privé, et non une autorité portuaire publique. Voici les temps de parcours entre Prince Rupert et le coeur des États-Unis. Ce raccordement me paraît très intéressant.

Regardons maintenant à l'est. Bien des gens ne croient pas que des changements s'opèrent. Voici le nord de l'Atlantique, de la Virginie à Halifax. Il y a cinquans, le principal partenaire commercial était le nord de l'Europe. Aujourd'hui, c'est la Chine.

Voici l'analyse de la porte d'entrée de l'est. On dit essentiellement que d'ici 2020, environ 3 millions de conteneurs peuvent transiter par la porte d'entrée de l'est. Même en comptant la pleine capacité de Prince Rupert, du Mexique et de l'est, nous ne pouvons absorber toutes les importations de l'Asie. Ce graphique montre les projections pour les ports du nord de l'Atlantique, de la Virginie jusqu'à Halifax. La ligne rouge horizontale représente la capacité. Entre 2013 et 2015, l'espace devient totalement insuffisant.

La prochaine diapositive montre le détroit de Canso, en Nouvelle-Écosse. On envisage d'aménager un nouveau port, le terminal de Melford ou la porte d'entrée du nord-est de l'Amérique du Nord. Il sera opérationnel en 2010 avec 2 millions d'EVP.

Le sénateur Eyton : Est-ce à l'année?

M. Vickerman : Oui, c'est un débit annuel. Le port sera ouvert à l'année et libre de glaces. Le détroit de Canso a une profondeur de 175 pieds à son principal point de navigation.

Let us talk a bit about ships. In 1955, Malcolm McLean was a frustrated truck driver in North Carolina. He said, "I will not take this congestion in New York anymore." He literally grabbed a truck body off his truck, sold his company, McLean Trucking, and created Sea Land Inc. His little ship was called the *SS Ideal-X*. We have built bigger ships, and up until last year the biggest was about 8,600 TEUs. Then six months ago, a monster was born.

The biggest ship to go through the Panama Canal right now is 5,000 TEUs. It will just squeeze through. The locks are 110 feet wide and the Panamax ships are 106 feet wide. There is a water "squish-out" — that is a technical term — of two feet. Ships come in and water squishes out in the process.

The next slide shows us the denial rate of passages in the Panama Canal. The pink bars represent the denial. You have scheduled a service, your ship is going into Balboa and they deliver you. All 10,000 containers cannot go through.

Panama is building a new lock. Right now the maximum is 5,000 TEUs. Remember this number. In 2014, the new ship will be 10,500 TEUs. Just last year, Zim and COSCO Group ordered four 10,000-foot vessels each. Then, six months ago, this happened. Prior to this new vessel, Maersk's largest vessel was the *Sally Maersk*, an S-class. The ship in front of her — and this is an actual photograph, not a mock up — is the *Emma Maersk*. This ship is a monster. She is huge. In the 30 years that I have been practicing, this is the biggest jump in ship capacity ever seen. In North America we can only handle about five cranes to a ship; this ship can handle 10. We will not see the ship in the U.S. It will go to Algeciras in Spain and Asia. However, when she is put into place, the ripple effect through the fleet will be seen in all of our ports.

Is there a bigger ship out there? There is a concept for a ship to handle 18,000 TEUs. Such a ship would be difficult to get through the Panama Canal. The canal allows for ships with 13 containers across and the concept is for 28. How do you unload her?

Is there an even bigger ship? The Germans have a 20,000 TEU plan, but then we get so big that we would have to put in a second propulsion shaft.

Senator Zimmer: Why do they plan that far ahead and build that big when they know right now that the infrastructure cannot handle it?

Mr. Vickerman: In my opinion, senator, they do not care. We will continue to consume, and there will have to be some accommodation on the part of the port authorities to accept it.

Senator Zimmer: Would you not try to communicate that to all the other structures to ensure that you can accommodate it?

Mr. Vickerman: Yes. That is the logical way to do it.

Senator Zimmer: They are forcing the issue.

Parlons un peu des navires. En 1955, Malcolm McLean était un camionneur frustré de la Caroline du Nord. Il s'est dit « Je ne vais plus endurer cette congestion à New York. » Il a littéralement pris la carrosserie de son camion, a vendu son entreprise, McLean Trucking, et a créé Sea Land Inc. Son petit bateau s'appelait *SS Ideal-X*. Nous avons construit de plus gros navires et jusqu'à l'année dernière, le plus gros faisait environ 8 600 EVP. Puis, il y a six mois, un monstre a vu le jour.

Le plus gros navire à circuler dans le canal de Panama fait présentement 5 000 EVP. Il passe à peine. Les écluses ont une largeur de 110 pieds et les navires Panamax ont une largeur de 106 pieds. L'eau a deux pieds pour jaillir entre les parois du navire et du canal.

La prochaine diapositive nous montre le taux de refus de passage dans le canal de Panama. Les colonnes roses représentent les refus. Vous aviez prévu un service, votre navire va à Balboa et vous faites votre livraison. Or, les 10 000 conteneurs ne peuvent pas passer.

Panama est en train de construire une nouvelle écluse. À l'heure actuelle, le maximum est de 5 000 EVP. Retenez ce chiffre. En 2014, le nouveau navire fait 10 500 EVP. L'année dernière seulement, Zim et le groupe COSCO ont commandé quatre navires de 10 000 EVP. Puis, il y a six mois, ce monstre est arrivé. Avant lui, le plus gros navire de Maersk était le *Sally Maersk*, un navire de classe S. Le navire devant lui — et c'est une vraie photographie, pas un trucage — est le *Emma Maersk*. C'est un monstre. Un navire énorme. En 30 ans d'expérience, je n'avais jamais vu la capacité des navires faire un tel saut. En Amérique du Nord, nous pouvons positionner seulement cinq grues autour d'un navire; on peut en mettre 10 autour de celui-là. Nous ne verrons pas ce navire aux États-Unis. Il ira à Algeciras, en Espagne, et en Asie. Toutefois, lorsque le navire sera mis en service, ses répercussions sur la flotte se feront sentir dans tous nos ports.

Y a-t-il un plus gros navire en vue? Il existe des plans pour un navire de 18 000 EVP. Ce serait difficile de le faire traverser le canal de Panama. Le canal permet la circulation de navires de 13 conteneurs alors que celui-ci en porterait 28. Comment faire pour le décharger?

Y a-t-il un navire encore plus gros en vue? Les Allemands ont les plans d'un navire de 20 000 EVP, mais il serait si gros qu'il lui faudrait un deuxième arbre de propulsion.

Le sénateur Zimmer : Pourquoi planifier autant en avance et construire un aussi gros navire quand ils savent que l'infrastructure actuelle ne peut pas les accueillir?

M. Vickerman : À mon avis, sénateur, ils s'en fichent. Nous allons continuer de consommer et les autorités portuaires vont devoir se plier aux exigences.

Le sénateur Zimmer : Est-ce qu'il ne faudrait pas essayer de passer le mot à toutes les autres composantes de l'infrastructure pour s'assurer de pouvoir les accueillir?

M. Vickerman : Oui. C'est la façon logique de procéder.

Le sénateur Zimmer : Ils forcent la main.

Mr. Vickerman: Yes, they are.

The last time Maersk did this, they came into New York harbour with the S-class, held a news conference and said that they cannot get up through Kill Van Kull to the Port Newark/Port Elizabeth complex. They are making the point that we are not keeping up with the infrastructure.

If we look now at big ships, the real connectivity is to the small ships. The new frontier is what we call transshipment or short sea. Short sea can take volume off of roads. We can put containers on barges. We even now have high-speed, intermodal, double-stepped barges.

In my last couple of minutes with you, I want to look at emerging corridors.

In this slide, we see NASCO, North America's SuperCorridor Coalition. Remember Lazaro Cardenas and Laredo? I want you to focus right there. Texas has just decided to build a grade-separated, fully intermodal, rail plus highway, parallel construction, from Laredo all the way up. The corridor is coming.

NASCO now connects — in fact, I am working with Saskatchewan and others — to something called the Canadian Intelligent Super Corridor, or CISCOR, and links this corridor right across, using the land bridge concept we talked about. Boy, that makes sense. If Canada has the shortest route to Europe, the new port just announced will be seven hours closer to Europe than any other port in North America — closer than Halifax. A ship saves seven hours in and seven hours out — that is 14 hours. The mother ship turns three or four more times every year. That is free.

We have new technology now with grains. We could take a container, automatically dump it and load it, and then use those empties. We could put them on special rail gear called rail runners, where we can move a whole warehouse on rail.

New ports are being built. This one is in Kansas City. It is not really a port; it just processes information.

Senator Tkachuk: You talked about Texas and Laredo. Who is investing? Who is putting up the money?

Mr. Vickerman: From Lazaro Cardenas to Laredo, it is the Mexican government; Kansas City Southern Railway, Hutchison Whampoa, Hutchison Port Holdings are doing it. In Texas, its trans-corridor 35 project was funded by the state, so the state is doing it. The elements of the corridor are being funded by a variety of different avenues.

Let us talk about "agile port." First of all, this is a U.S. Department of Defence technology. The fastest containership today can operate at 26 knots. The U.S. Department of Defence, for about 10 years, has been experimenting with a ship that will run at 75 knots. That is three times faster than

M. Vickerman : Oui.

La dernière fois que Maersk a fait cela, ils sont arrivés à New York avec le navire de classe S, ils ont tenu une conférence de presse et ils ont dit qu'ils ne pouvaient pas traverser le Kill Van Kull pour se rendre au complexe du port Newark-port Elizabeth. Ils font valoir que notre infrastructure n'est pas à la hauteur.

Si on regarde maintenant les gros navires, la vraie connectivité se fait avec les petits navires. La nouvelle frontière, c'est le transbordement ou le transport maritime à courte distance. Ce moyen de transport évite de faire circuler des marchandises sur les routes. Nous pouvons mettre les conteneurs sur des barges. Nous avons même des barges rapides, intermodales et à deux paliers.

Pendant les quelques minutes qu'il me reste, j'aimerais qu'on regarde les corridors émergents.

Sur cette diapositive, nous voyons la NASCO, la North American SuperCorridor Coalition. Vous vous souvenez de Lazaro Cardenas et Laredo? J'aimerais attirer votre attention sur ceci. Le Texas vient de décider de construire une installation parallèle distincte, entièrement intermodale, ferroviaire et routière, de Laredo jusqu'au nord. Le corridor sera bientôt ouvert.

La NASCO se raccorde maintenant — en fait, je travaille avec la Saskatchewan et d'autres à cette fin — à ce qu'on appelle le réseau de port intérieur intelligent, le CISCOR, et relie ce corridor d'un bout à l'autre, en utilisant le concept de pont terrestre dont nous avons parlé. Voilà qui est logique. Si le Canada offre la liaison la plus courte vers l'Europe, le nouveau port qui vient d'être annoncé sera sept heures plus près de l'Europe que tout autre port en Amérique du Nord — plus près que Halifax. Un navire met sept heures de moins à entrer et sept heures de moins à sortir — 14 heures de sauver. Le bateau-mère revient trois ou quatre fois de plus chaque année. Cela ne coûte rien.

Nous avons maintenant une nouvelle technologie pour les grains. Nous pourrions prendre un conteneur, le décharger et le charger automatiquement et utiliser ensuite les espaces vides. Nous pourrions les mettre sur un équipement ferroviaire spécial et transporter ainsi un entrepôt complet sur la voie ferrée.

De nouveaux ports sont construits. Celui-ci se trouve à Kansas City. Ce n'est pas vraiment un port. Il ne fait que traiter les données.

Le sénateur Tkachuk : Vous avez parlé du Texas et de Laredo. Qui investit là-dedans? D'où vient l'argent?

M. Vickerman : De Lazaro Cardenas à Laredo, c'est le gouvernement mexicain; Kansas City Southern Railway, Hutchison Whampoa et Hutchison Port Holdings investissent aussi. Au Texas, le projet du transcorridor 35 a été financé par l'État. Les divers éléments du corridor sont financés de diverses façons.

Parlons maintenant d'un « port agile ». Tout d'abord, il s'agit d'une technologie du département de la Défense des États-Unis. Aujourd'hui, le porte-conteneurs le plus rapide peut se déplacer à 26 nœuds. Depuis une dizaine d'années, le département en question mène des expériences avec un navire

anything afloat, but they found out quickly that if you go between two slow ports, you defeat your fast ship. They have looked at how to make the ports go faster. That is the agile port technology.

We did the strategic master plan for New York Harbour. One of the elements of it was that we looked 400 miles inland and plotted all the manufacturing and distribution centroids. We knew that New York could not build enough, so we postulated an inland port that served the main port on a just-in-time, JIT, delivery schedule. That concept is akin to agile port. Agile port is not really a technology; it is a way of organizing information.

For instance, here is a ship. This container is put on this ship, not for port call; this container is put on this ship for train destination. Then this container is put on this train not for intermodal terminal or port call, but for the vessel distribution — Kaohsiung, Keelung, Osaka, Busan, Kobe.

The military has its own jargon. They call an inland port an intermodal interface centre, IIC, but it is basically a port, a buffer and a dedicated rail. We surge the major port from the inland rail.

After 10 years of analysis, a general with United States Transportation Command, or USTRANSCOM, said, "I do not believe it. I will not believe that can work unless you test it full scale. You have to show me it actually works." At the Port of Tacoma, in our newest terminal that we helped design, we came up with a plan with Hyundai. In 2003, we did a full-scale test. Hyundai brought in their ship and BNSF Railway brought in their trains. We measured the back and forth movement, and then Hyundai allowed us to take the ship out and repack it, not for port call but for train destination. BNSF allowed us to take the train out and repack it for vessel call. We ran it and doubled the capacity of the Port of Tacoma without building anything.

I am excited about the potential that has not been tapped in information technology cutting across modal boundaries for the benefit of our whole system.

The thing to remember is that, on average, containers dwell in North American ports for six to eight days. The same container on a rail system dwells for one and a half to two days. The greater the percentage going to rail can reduce the dwell on the marine terminal. If you have the dwell, you double the capacity without building anything.

I was at the dedication ceremony on Tuesday for a new port in Nova Scotia. When Hunter Harrison, CEO of CN, was looking at the design of the port, he wants elements of the agile port there because he can more seamlessly load vessel to train and reduce the time.

qui filera à 75 nœuds. C'est trois fois plus rapide que n'importe quel autre navire, mais les Américains ont rapidement compris que si vous faites la navette entre deux ports où les activités sont lentes, vous contrecarrez la performance de votre navire. Ils ont examiné comment les ports pouvaient accélérer leurs opérations. C'est la technologie du « port agile ».

Nous avons élaboré le plan directeur stratégique du port de New York. Pour ce faire, nous avons entre autres regardé à 400 milles dans les terres intérieures et avons recensé tous les centroïdes de fabrication et de distribution. Nous savions que New York ne pouvait pas suffire, alors nous avons établi le postulat qu'un port intérieur allait desservir le port principal en temps opportun. Ce concept se rapproche de celui du port agile. Ce n'est pas vraiment une technologie; c'est une façon d'organiser l'information.

Par exemple, voici un navire. Un conteneur est mis sur ce navire, non pas pour être transporté à un port d'escale, mais à un train. Il est ensuite mis sur un train non pas pour être transporté à un terminal intermodal ou un port d'escale, mais pour la distribution sur des navires — Kaohsiung, Keelung, Osaka, Busan, Kobe.

Les militaires ont un jargon qui leur est propre. Un port intérieur est, pour eux, un centre interface intermodal, mais c'est essentiellement un port, une zone tampon et une voie ferrée réservée. Nous entrons dans le port principal par la voie ferrée intérieure.

Après 10 ans d'analyse, un général du United States Transportation Command, l'USTRANSCOM, a dit « Je ne croirai pas que ce système puisse fonctionner à moins que vous en fassiez l'essai sur une grande échelle. Vous devez me prouver que cela fonctionne. » Au port de Tacoma, dans le tout nouveau terminal que nous avons contribué à concevoir, nous avons élaboré un plan avec Hyundai. En 2003, nous avons fait un essai à grande échelle. Hyundai a amené son navire et BNSF Railway a amené ses trains. Nous avons mesuré les mouvements de va-et-vient, puis Hyundai nous a permis d'enlever le navire et de recharger la marchandise, non pas pour une escale, mais sur un train. BNSF nous a permis d'enlever le train et de recharger la marchandise sur un navire. Nous avons fait l'exercice et avons doublé la capacité du port de Tacoma sans rien construire.

Je suis emballé par le potentiel qui n'a pas été exploité dans la technologie de l'information et qui permet d'aplanir les obstacles de nature modale à l'avantage de tout notre système.

Ce qu'il faut retenir, c'est que, en moyenne, les conteneurs demeurent dans les ports nord-américains de six à huit jours. Le même conteneur dans un réseau ferroviaire y reste pendant un jour et demi à deux jours. Plus vous mettez de marchandise sur le réseau ferroviaire, plus vous réduisez la durée dans un terminal maritime. Si vous avez l'entreposage, vous doublez la capacité sans rien construire.

J'assistais à une cérémonie pour un nouveau port de la Nouvelle-Écosse mardi dernier. Hunter Harrison, le PDG du CN, regardait les plans du port et il veut que des caractéristiques du port agile soient intégrées pour permettre de décharger plus facilement le navire sur un train et diminuer le temps d'attente.

Today, to really be competitive, ports and intermodal linkages must reduce costs, but they have to be value-added multipliers. They have to be able to leverage their services. You cannot just be a port and say, "We are pretty, we look good and we have a nice coat of paint." Wal-Mart does not want that. They want a service that is faster, more reliable and cheaper.

How do we do that? We have to invest in and leverage technology to improve our terminals. We are not the best in the world. We fail by a factor of more than five to one, even our best.

Senator Tkachuk: When you say fail by a factor of five to one, what do you mean — by investment?

Mr. Vickerman: No, by throughput capability or port activity. I measure it in TEUs per acre, per year. The best in North America is Long Beach at about 6,000 to 7,000 TEUs per acre, per year. The best port in the world is over 30,000 TEUs per acre, per year. It is HIT, Hongkong International Terminals.

Therefore, we are not good examples of how to do it. Plus, we have very expensive labour. I am pro-longshore labour, but they are expensive. If they work the hoot owl shift, we pay them one and a half times their hourly rate.

We have to be able to bring them to the table and, typically, in North America, we do not like dealing with labour. It is like the electrified third rail; I do not even want to talk about it. However, if they are to be the implementers of our technology, they have to be at the table.

Therefore, we have to do it better. That is my conclusion.

The Chairman: Mr. Vickerman, I would like to hear your comments on the short sea shipping issue. We heard from past witnesses that short sea shipping within Canada is less competitive than it could be because of the additional costs resulting from our regulations: a 25 per cent duty on a vessel not built in Canada; an obligation to be flagged in Canada; and compliance with Coast Guard standards. These requirements are above and beyond the international Maritime organization requirements. There are huge costs resulting from the rules and obligations.

I would like to hear your opinion on short sea shipping and the competitiveness of Canada in this regard.

Mr. Vickerman: Short sea shipping over the last couple of years has become a talked-about subject, although it is not necessarily new. Short sea shipping is coastal trade. I believe it was invented by the Egyptians, so it has been around for a long time. In addition to everything you said, in the United States, the Jones Act, a cabotage law supported by union issues, prohibits and restricts the short sea shipping capability.

Aujourd'hui, pour être vraiment compétitifs, il faut que les ports et les liaisons intermodales réduisent leurs coûts, mais ils doivent être des multiplicateurs de valeur ajoutée. Ils doivent pouvoir exploiter le potentiel de leurs services. On ne peut se contenter d'être un port et de vanter sa belle apparence. Ce n'est pas ce que Wal-Mart veut; elle cherche un service plus rapide et plus fiable, à moindre coût.

Comment nous y prendre? Il nous faut investir et tirer parti de la technologie pour améliorer nos terminaux. Nous ne sommes pas les plus performants au monde; nous échouons à cet égard dans une proportion de plus de cinq contre un, même à notre meilleur.

Le sénateur Tkachuk : Lorsque vous parlez d'échec dans une proportion de cinq à un, est-il question d'investissement?

M. Vickerman : Non, il est question de la capacité de débit ou de l'activité portuaire, que je mesure en EVP par acre, par année. Le champion en Amérique du Nord est Long Beach, qui obtient de 6 000 à 7 000 EVP par acre, par année. Quant au meilleur port du monde, il enregistre plus de 30 000 EVP par acre, par année. Il s'agit de HIT, Hongkong International Terminals.

Donc, nous ne sommes pas de bons exemples quant à la marche à suivre. De plus, notre main-d'œuvre est très coûteuse. Je suis partisan des débardeurs, mais cette main-d'œuvre coûte cher. S'ils travaillent de nuit, nous les payons à temps et demi.

Il faut pouvoir les consulter et, habituellement, en Amérique du Nord, nous n'aimons pas négocier avec la main-d'œuvre. C'est comme pour le rail d'alimentation en courant; je ne veux même pas en parler. Cependant, si ce sont eux qui doivent mettre en œuvre notre technologie, il faut qu'ils soient à la table des négociations.

Donc, nous devons faire mieux. C'est ma conclusion.

La présidente : Monsieur Vickerman, j'aimerais que vous nous parliez de la question du transport maritime à courte distance. D'autres témoins que nous avons reçus nous ont dit qu'au Canada, ce type de transport est moins compétitif qu'il pourrait l'être en raison des coûts additionnels occasionnés par notre réglementation, dont une redevance de 25 p. 100 pour un navire qui n'a pas été construit au Canada, l'obligation de battre pavillon canadien et un respect des normes de la Garde côtière. Ces exigences vont bien au-delà de celles de l'Organisation maritime internationale, et de tels règlements et obligations entraînent des coûts considérables.

J'aimerais que vous nous disiez ce que vous pensez du transport maritime à courte distance et de la compétitivité du Canada à cet égard.

M. Vickerman : Le transport maritime à courte distance est devenu, ces dernières années, un sujet dont on parle beaucoup, bien qu'il ne soit pas nécessairement nouveau. Ce type de transport est du cabotage qui, je crois, a été inventé par les Égyptiens; il existe donc depuis longtemps. En plus de tout ce que vous avez dit, aux États-Unis, la Jones Act, une loi sur le cabotage fondée sur des revendications syndicales, interdit ou restreint la capacité de transport maritime à courte distance.

I happen to be a proponent of short sea shipping. The regulatory impediments ought to be looked at and adjusted. However, I link short sea shipping to the main demand in our gateway ports and to that graphic I showed the committee of the mother ship. Only when we get to the point when there is enough volume to make short sea shipping economical will we see the full measure of it.

I, for one, believe that there are regulatory impediments that go beyond just international shipping that need to be re-examined. I have been a proponent of that in the U.S. where it is not a popular viewpoint because the Jones Act has little possibility of being adjusted in the United States. Clearly, from a North Atlantic standpoint, you would have to look at the regulatory impacts both in Canada and in the U.S. on short sea shipping.

In general, we need to prepare, as the Asian import volumes grow, to move freight from the mother ship to short sea shipping and do it effectively because it is one of the few avenues we have to make sense of the inbound Asian import crisis.

The Chairman: We have also been told that short sea shipping is less competitive than truck shipping is in the small volume market. Sometimes short sea shipping can be competitive in certain markets, but when a shipper is concerned with a faster transit time, generally they favour trucking over short sea shipping. What would you suggest as public policy initiatives to make short sea shipping more competitive when compared with other transportation methods? Do you think the benefits of short sea shipping are important enough to justify more efforts on that front?

Mr. Vickerman: In general, the effort would be well founded. One of the problems with short sea shipping, particularly for containers, is that each time you touch a container and move it, there is a cost. When you put the volume into the truck, or put the container on the chassis, it goes door to door. Let us think about short sea. You put the container onto the short sea ship or barge, it goes to its point of destination, and you then have to touch the container again to take it off the ship. Short sea shipping requires more handling.

I showed you a picture of a double-stacked train on a high-speed, low-weight barge. That barge is lifted into place with a technology called "synchrolift," whereby the containers are put on on the short sea vessel once. It goes to its destination and is synchrolifted up to the level of the rail. The rail is pushed off in the sequence that is needed, and the boxes are not handled again.

Il se trouve que je suis un défenseur de ce type de transport. Les obstacles réglementaires doivent être revus et ajustés. Néanmoins, j'établis un lien entre le transport maritime à courte distance, la demande principale dans nos ports de transbordement et ce graphique que j'ai montré au comité en ce qui concerne le vaisseau-mère. Ce n'est que lorsque nous arriverons au point où il y aura suffisamment de volume pour rendre économique le transport maritime à courte distance que nous en prendrons pleinement la mesure.

Pour ma part, je pense qu'il y a des obstacles réglementaires qui vont au-delà du simple transport international, et qui doivent être réexaminés. J'ai préconisé cela aux États-Unis, où ce n'est pas un point de vue populaire parce que la Jones Act présente peu de possibilités d'être ajustée. Il est clair que dans une perspective nord-atlantique, il faudrait tenir compte des répercussions sur le transport maritime à courte distance, tant au Canada qu'aux États-Unis.

De façon générale, nous devons nous préparer, alors que le volume des importations de l'Asie augmente, à faire passer le transport des marchandises du vaisseau-mère au transport maritime à courte distance, et nous devons procéder efficacement, car c'est l'une des rares possibilités dont nous disposons pour composer avec la crise des importations d'Asie.

La présidente : On nous a également dit que le transport maritime à courte distance était moins compétitif que le transport par camion dans le marché de petits volumes. Parfois, le premier peut être concurrentiel dans certains marchés, mais lorsqu'un transporteur cherche un temps de transit plus court, il favorise généralement le transport par camion plutôt que le transport maritime à courte distance. Quelles initiatives en matière de politique publique proposeriez-vous pour rendre le transport maritime à courte distance plus compétitif comparé à d'autres modes de transport? Croyez-vous que les avantages du transport maritime à courte distance sont assez importants pour justifier qu'on y investisse davantage d'efforts?

M. Vickerman : En général, l'effort serait justifié. L'un des problèmes touchant le transport maritime à courte distance, particulièrement dans le cas des conteneurs, est que chaque fois qu'on prend l'un d'eux et qu'on le déplace, il y a un coût. Lorsqu'on place la marchandise dans le camion ou un conteneur sur le châssis, ce chargement ira de porte en porte. Mais pensons au transport à courte distance. On place le conteneur sur le navire ou l'embarcation à courte distance, et lorsqu'on arrive à destination, on doit encore une fois prendre le conteneur pour l'enlever du navire. Le transport maritime à courte distance nécessite davantage de manipulation.

Je vous ai montré l'image d'un train à deux niveaux sur une barge à faible poids et à haute vitesse. La barge est soulevée pour être mise en place au moyen d'une technologie appelée « plateforme de levage synchronisé », qui permet de placer les conteneurs sur le bateau à courte distance en une seule fois. Arrivé à destination, ce dernier est élevé au niveau du rail au moyen du portique synchronisé. Le rail est poussé dans l'ordre voulu, et les conteneurs ne seront pas manipulés encore une fois.

Technology that would allow short sea to eliminate container handlings at both ends would improve the short sea system costs dramatically, but we still have service requirements. If the trucker can drive directly from door to door, we have to match that service issue of the truck with the service issue on the barge. We know that a barge in usual markets is less costly than a truck, except for very short distances. We ought to take advantage of that. On the longer distances, where short sea is available, it is my opinion that we ought to look at technologies that would reduce handlings and increase the cost competitive short sea shipping. I believe that is possible and should be coupled with regulatory improvements to eliminate impediments to short sea shipping.

We are facing a rising tide and we need all available boats to help us move those goods. It is my view that what I have talked to you about would help short sea shipping dramatically.

The Chairman: One important element for productivity and efficiency of a container terminal is the quality of its railroad service. Some representatives from terminal operators have recommended that the railway should be more accountable to the terminals as a way to ensure the quality of the rail service provided, in particular when quality is in decline.

What can be done to strengthen the relationship between terminal operators and rail service providers? Can rail service providers be more accountable to terminal operators? How can we achieve that?

Mr. Vickerman: The independence of Class I railroads vis-à-vis terminal operators is notorious. There are terminal operators and logistics park contractors who would like to see regulatory processes brought to bear against the Class I railroads to make them more competitive, in certain instances, to the terminal operators' requirements. I still like the free market issue. I believe that working together to optimize train and port infrastructure for the benefit of all parties is still a rational way to handle this matter.

Conventional wisdom would say that for a port you need two Class I railroads because you do not want to be captive to a unique, single-rate structure. However, there are examples, particularly in the U.S., where partnerships between Class I railroads and the ports have been highly successful. I draw your attention to the Virginia Port Authority and its partnership with the Norfolk Southern Railway. Flying in the face of traditional multiple Class I railroads, both of them have been able to profit and to increase efficiency on both sides.

Une technologie qui permettrait au transport maritime à courte distance d'éliminer la manutention des conteneurs au départ et à l'arrivée réduirait radicalement les coûts de ce système de transport, mais nous faisons encore face à des exigences en matière de services. Si les camions peuvent assurer le service direct de porte en porte, il nous faut en faire autant avec une barge. Nous savons qu'une barge, dans les marchés habituels, est moins coûteuse qu'un camion, sauf pour de très courtes distances. Nous devons en tirer avantage. Pour ce qui est des distances plus longues, lorsque le transport maritime à courte distance est disponible, je suis d'avis que nous devrions trouver des technologies qui réduiraient la manutention et augmenteraient la compétitivité des prix du transport maritime à courte distance. Je crois que c'est possible, et que cela devrait s'accompagner d'améliorations réglementaires pour éliminer les obstacles à ce type de transport.

Nous faisons face à une marée montante, et nous avons besoin de tous les navires disponibles pour nous aider à transporter ces marchandises. Je suis d'avis que les mesures dont je vous ai parlé aideraient considérablement le secteur du transport maritime à courte distance.

La présidente : Un élément important pour la productivité et l'efficacité d'un terminal à conteneurs est la qualité de son service ferroviaire. Des représentants d'opérateurs de terminal ont recommandé que les compagnies de chemin de fer soient davantage tenues de rendre des comptes aux terminaux quant à la qualité du service ferroviaire fourni, surtout lorsque cette qualité accuse une baisse.

Que faire pour renforcer les relations entre les opérateurs de terminal et les fournisseurs de services ferroviaires? Ceux-ci pourraient-ils rendre davantage de comptes aux opérateurs de terminal? Comment pouvons-nous y arriver?

M. Vickerman : L'indépendance des chemins de fer de catégorie I vis-à-vis des opérateurs de terminal est bien connue. Des opérateurs de terminal et des entrepreneurs de parcs logistiques aimeraient qu'on impose des processus réglementaires aux chemins de fer de catégorie I pour qu'ils soient plus concurrentiels, dans certains cas, avec les opérateurs de terminal. L'idée du libre marché me plaît encore. Je crois que travailler de concert afin d'optimiser les infrastructures ferroviaires et portuaires pour le bénéfice de toutes les parties demeure un moyen rationnel d'aborder cette question.

Selon les idées reçues, deux chemins de fer de classe I sont nécessaires à un port, car on ne souhaite pas être prisonnier d'une structure et d'un coût uniques. Cependant, il y a des exemples, surtout aux États-Unis, où des partenariats entre les chemins de fer de classe I et les ports ont été une véritable réussite. J'attire votre attention sur les autorités du port de Virginia et leur partenariat avec la Norfolk Southern Railway. En allant à contre-courant des multiples chemins de fer de classe I traditionnels, les deux parties ont été capables de faire des profits et d'accroître l'efficacité de part et d'autre.

I am very impressed with the inter-modal excellence program of Hunter Harrison, President and Chief Executive Officer of Canadian National Railway, and his ability to optimize vessel-to-train transfer. I believe that example in partnership with new ports or operators can help the port and help the railroad.

Let us take the example of the new port in Melford on the Strait of Canso. If we can save seven hours sailing time coming in and seven hours going out and if we save a day in transfer to the rail, the port operator and CN Railway both make money. We are getting close to servicing the back door of New York faster and cheaper than we can service the front door. That makes Canada, the CN Railway and the operator more productive.

Clearly, the rubber meets the road in the rail operating agreements between the Class I railroads, the short lines and the terminal operators. I believe it is the private sector incentive for profit and efficiency that will drive all of this, and those who are most efficient will become the dominators in that process.

We are blessed that we will have lots of cargo to experiment with, and those who do it effectively will benefit together. I would like to see tighter relationships focused on productivity and throughput, although some believe that some regulatory issues exist.

I am not one to revisit, for instance, the Staggers Rail Act in the United States, which deregulated the rail industry. We have seen huge incremental increases in productivity out of that act. We have to fine-tune relationships between Class I railroads, the railroad structure and the port operators. That is a technology throughput efficiency argument.

Senator Tkachuk: We have heard from a number of customers who are not very happy with the responsiveness of our railroad companies. Given that container terminals are increasing in capacity and efficiency, has your work on the West Coast led to a similar conclusion, that perhaps the railroads, especially CN, are rather unresponsive to the needs of the port?

Mr. Vickerman: I have heard those issues. I hear them frequently in that process.

In 2008, the West Coast is facing a collective bargaining agreement with the ILWU, the International Longshore and Warehouse Union. In my opinion, we are facing another slowdown like we did in 2002. We could have a slowdown in excess of seven days. We have seen rail rates out of Los Angeles/Long Beach for the BNSF Railway raised 35 per cent, which some people believe is a gouge in rate increases in the process.

I have heard complaints about CN Railway and its scheduled rail service. In all of those regards, if we put a rail car into a terminal in a time way and load it in a timely way, with the

Je suis très impressionné par le programme intermodal d'excellence d'Hunter Harrison, président-directeur général du Canadien national, et par sa capacité à optimiser le transfert des navires aux trains. Je pense que cet exemple de partenariat avec les nouveaux ports ou opérateurs peuvent aider les ports et les chemins de fer.

Prenons l'exemple du nouveau port de Melford, dans le détroit de Canso. Si nous pouvons sauver sept heures de navigation à l'aller et sept de plus au retour, en plus d'une journée de transfert vers le chemin de fer, l'exploitant du port et le CN réaliseront tous les deux des profits. Nous en sommes presque à desservir New York par la porte arrière plus rapidement et à moindre coût que nous ne pouvons le faire par la porte avant. Cela rend le Canada, le CN et l'exploitant plus productifs.

Il est clair que des ententes relatives à l'exploitation des lignes ferroviaires entre les chemins de fer de classe 1, les lignes ferroviaires sur courte distance et les opérateurs de terminal sont cruciales. Je pense c'est l'attrait du profit et l'efficacité du secteur privé qui détermineront toute la situation, et que ce sont les plus productifs qui occuperont une position dominante dans le processus.

Nous sommes chanceux, car nous aurons beaucoup de cargaisons qui nous permettront d'expérimenter, et ceux qui le feront de manière efficace en bénéficieront conjointement. J'aimerais voir des relations plus étroites axées sur la productivité et le débit, bien que certains croient qu'il existe des problèmes en matière de réglementation.

Je ne suis pas de ceux qui reverraient, par exemple, la Staggers Act américaine qui a déréglementé l'industrie ferroviaire. Nous avons assisté à une hausse considérable de la productivité à la suite de cette loi. Il nous faut peaufiner les relations entre les chemins de fer de classe 1, la structure des chemins de fer et les administrations portuaires. C'est un argument en faveur du rendement du débit grâce à la technologie.

Le sénateur Tkachuk : Nous avons entendu un certain nombre de clients plutôt insatisfaits de la capacité de réaction de nos compagnies ferroviaires. Étant donné que la capacité et l'efficacité des terminaux pour conteneurs augmentent, vos travaux sur la West Coast vous ont-ils mené à une conclusion similaire, c'est-à-dire qu'il est possible que les chemins de fer, surtout le CN, répondent plutôt mal aux besoins des ports?

M. Vickerman : J'ai entendu parler de ces problèmes. Ils reviennent souvent dans ce processus.

En 2008, la West Coast devra signer une convention collective avec l'ILWU, l'International Longshoremen and Warehousemen Union. À mon avis, nous faisons face à un autre ralentissement comme celui de 2002, qui pourrait durer plus de sept jours. Nous avons vu les tarifs ferroviaires de la BNSF Railway, à Los Angeles/Long Beach, augmenter de 35 p. 100, ce qui, selon certains, est une arnaque en matière d'accroissement des tarifs au cours du processus.

J'ai entendu des plaintes à propos du CN et de son service ferroviaire régulier. À tous ces égards, si, en temps opportun, nous plaçons un wagon porte-rails dans un terminal et le chargeons, en

requirements on the terminal operator to load it within a given time and the railroad to pull it out and service it at a given time, this helps both. CN is the only scheduled railroad in North America. I believe in the extrapolation of that scenario. I like the IMX program in CN, intermodal excellence. Pushing that and using more technology, while using the agile port and lowering the dwell time, will again benefit both.

There are certainly customers today who are not satisfied. Let us take our western U.S. railroad ports and look at speed. With BNSF and Union Pacific, the main line velocities have been declining in the last couple of years. We are facing great increases in volume, and we are going in the wrong direction if main line velocities on our western railroads are declining.

We must operate the ports more effectively and increase the speed and capability of the rail. I happen to like the idea of timely scheduled service with mutual understanding — perhaps mutual penalties on both sides — for the penalties associated with the delay and the loading of trains.

The more we can push containers onto trains, the lower the dwell on the marine terminal, which makes the terminal itself more capable.

Senator Tkachuk: When goods come into Vancouver, does a company like Wal-Mart negotiate with the railroad, the port and then the trucker? How does that happen? Are there package deals where the railroad and the port have an agreement with one price to get the goods to Chicago, or wherever, with a guaranteed delivery time?

Mr. Vickerman: There are different examples for each of the railroads. Let us look at it historically. Let us first set the facts.

In the United States, the ports are antitrust immune. They can fix rates on the West Coast and the East Coast just by agreeing. They are about to lose that immunity because they do not use it.

The carriers are also antitrust immune by U.S. regulation. The carriers have been more effective. If a carrier goes to port A and asks, “What will you give me?”, then goes to port B asks the same question, then goes back to port A and says, “I got this from port B,” they have been effective in that regard. Over time, the carriers have been the historic controllers of the rates. The rates have tended to be in tiered echelons; published rates, volume rate reductions and then confidential rate making. We have confidential rate making in the U.S.

A phenomenon in the last couple of years has been that the shipper, or what I call the beneficial cargo holder — companies such as Wal-Mart and Home Depot — are so large they are now dictating the market place dynamic. Those deals may come pre-packaged or with pre-determined rates. Some of those rates may be confidential, some may not. In general, they are tiered.

imposant des exigences pour que l’opérateur de terminal le charge dans un délai précis et que la société de chemin de fer le prenne et le desserve à un moment déterminé, cela aidera les deux intervenants. Le CN est la seule société ferroviaire à horaires en Amérique du Nord. Je crois aux prévisions de ce scénario, et le programme intermodal d’excellence du CN me plaît. Mettre cela de l’avant et recourir davantage à la technologie tout en utilisant un port souple et en réduisant le temps d’arrêt bénéficiera encore une fois aux deux parties.

Il y a certainement des clients insatisfaits aujourd’hui. Prenons le cas de nos réseaux ferroviaires et portuaires de l’Ouest des États-Unis pour en examiner la vitesse. À la BNSF et à l’Union Pacific, la vitesse des lignes principales a baissé ces dernières années. Nous faisons face à de grandes augmentations de volume, et nous allons dans la mauvaise direction si la rapidité de nos chemins de fer de l’Ouest est à la baisse.

Nous devons exploiter nos ports plus efficacement et accroître la vitesse et la capacité du chemin de fer. J’aime l’idée des services réguliers fiables avec une entente mutuelle — et peut-être des pénalités réciproques — quant aux pénalités associées aux retards et au chargement des trains.

Plus nous pourrions placer de conteneurs sur les trains, moins le temps d’arrêt au terminal portuaire sera long, ce qui accroîtra la capacité du terminal lui-même.

Le sénateur Tkachuk : Lorsque des marchandises arrivent à Vancouver, est-ce qu’une entreprise comme Wal-Mart négocie avec la compagnie ferroviaire, le port et ensuite le transporteur par camion? Comment cela se passe-t-il? Y a-t-il des offres combinées où les compagnies ferroviaires et le port s’entendent sur un prix pour acheminer les marchandises à Chicago ou ailleurs, avec une date de livraison garantie?

M. Vickerman : Les exemples sont différents pour chacune des sociétés ferroviaires. Considérons le contexte historique. Établissons d’abord les faits.

Aux États-Unis, les ports sont exempts des dispositions antitrust. Ils peuvent établir des tarifs pour la côte ouest ainsi que la côte est simplement par une entente. Ils sont sur le point de perdre cette immunité parce qu’ils ne l’utilisent pas.

Les transporteurs bénéficient également d’une immunité antitrust en vertu de la réglementation américaine. Ils ont été plus efficaces. Si un transporteur se rend au port A et demande ce qu’on lui donnera, puis va au port B, pose la même question et revient au port A en disant qu’il a eu une certaine offre du port B, il aura agi efficacement. Au fil du temps, les transporteurs ont toujours contrôlé les tarifs. Ces tarifs ont eu tendance à se situer à divers niveaux; les tarifs publiés, les réductions des prix au poids minimal puis l’établissement confidentiel des tarifs. Aux États-Unis, nous avons une fixation confidentielle des tarifs.

Selon un phénomène observé aux États-Unis ces dernières années, les expéditeurs, ou ce que j’appelle les détenteurs de marchandises bénéficiaires — les entreprises comme Wal-Mart et Home Depot — sont si importants qu’ils dictent maintenant la dynamique du marché. Ces ententes peuvent être préparées d’avance ou avoir des tarifs prédéterminés, et certains de ces

The current trend is for the beneficial cargo owner and shipper to be higher in the food chain than the historic marine carriers have been. They are making a determination as to where they are putting their warehousing and distribution centres, and then they are actually forcing carriers to service that market.

A good example is Wal-Mart. If we look at Joliet Arsenal in Chicago, it is the largest intermodal complex in North America. Wal-Mart just opened a distribution centre that was 3.2 million square feet, seventy-five acres under one roof. They have two 4 million square foot distribution centres to go in. I believe the shipper, the beneficial cargo owners — the Wal-Marts of the world — will have greater and greater control over rates. They are usually volume sensitive.

In my experience in helping people is that if you go into Bentonville, and in a small secluded area you negotiate the rate, every penny. The rate and volume controls in that process are such that the beneficial cargo owner has the upper hand at this point in time.

Senator Tkachuk: I would be remiss if I did not ask you about the inland ports and the work you are doing in my home province of Saskatchewan. Of course, as you know, there are other potential sites, such as Manitoba, and there is already one being built in Edmonton. What does government have to do, if anything? Does it just get out of the way? What does it have to do on the regulatory side or on the infrastructure side to promote the idea of the inland port and perhaps make more efficient use of the containers back and forth?

Mr. Vickerman: I am a huge proponent of an inland port. We need more of them to make our system more effective. There are certain regulatory rate restrictions in Canada related to rail that have and are inhibiting some of that development. Historically, the railroads have not been conducive to dealing with the commodity market and stopping trains from doing that.

Whether it is in Saskatoon, Saskatchewan or Manitoba or Edmonton, if we look at the rationalized rail system, several inland ports could be opportune.

The government should do everything it can to allow the development of those inland ports that make market sense. First, it should be a private sector, market driven equation, but then the government needs to do everything it can, including rail rate restrictive regulation review in order to allow CN trains to stop at the inland port. It needs to develop an inland port with information technology where the government again can actually be constructive in helping information related to the inland port.

tarifs peuvent être confidentiels et d'autres pas. En général, ils sont fixés selon des niveaux. Selon la tendance actuelle, le titulaire de marchandises bénéficiaire et l'expéditeur sont situés plus haut dans la chaîne alimentaire que les transporteurs maritimes l'ont été historiquement. Ils déterminent où ils établiront leurs centres d'entreposage et de distribution puis forcent les transporteurs à desservir ce marché.

Un bon exemple est Wal-Mart. Prenons le cas du Joliet Arsenal de Chicago; il s'agit du plus grand complexe intermodal en Amérique du Nord. Wal-Mart vient d'ouvrir un centre de distribution de 3,2 millions de pieds carrés, soit 75 acres sous un même toit. Elle a deux centres de distribution de 4 millions de pieds carrés qui doivent s'ajouter. Je pense que les expéditeurs, les titulaires de marchandises bénéficiaires — les Wal-Mart de ce monde — exerceront un contrôle de plus en plus important sur les tarifs. Ceux-ci sont habituellement déterminés en fonction du volume.

Selon l'expérience que j'ai acquise en aidant les gens, si vous allez à Bentonville ou dans une petite région à l'écart, vous négociez le tarif au cent près. Le contrôle des tarifs et des volumes dans le cadre de ce processus est tel qu'en ce moment, le détenteur de marchandises bénéficiaire a beau jeu.

Le sénateur Tkachuk : Je m'en voudrais de ne pas vous interroger à propos des ports intérieurs et du travail que vous accomplissez dans ma province d'origine, la Saskatchewan. Bien sûr, comme vous le savez, il y a d'autres sites potentiels comme le Manitoba, et un de ces ports est déjà en chantier à Edmonton. Qu'est-ce que le gouvernement doit faire, s'il y a lieu? Lui faut-il simplement rester à l'écart? Que doit-il faire au chapitre de la réglementation ou des infrastructures pour promouvoir le concept du port intérieur et peut-être faire une utilisation plus efficace des conteneurs qui vont et viennent?

M. Vickerman : Je suis un fervent partisan des ports intérieurs. Il nous en faut davantage pour rendre notre système plus efficace. Certaines restrictions s'appliquent aux tarifs réglementaires au Canada en matière de chemins de fer, qui ont empêché et qui empêchent une partie de ce développement. Les compagnies de chemins de fer n'ont jamais été prédisposées à négocier avec le marché des produits de base et à faire en sorte que les trains cessent ces activités.

Que ce soit à Saskatoon, en Saskatchewan, au Manitoba ou à Edmonton, si nous considérons le réseau ferroviaire rationalisé, plusieurs ports intérieurs pourraient être utiles.

Le gouvernement devrait faire tout ce qui est en son pouvoir pour permettre le développement de ces ports intérieurs, qui sont sensés du point de vue du marché. Ce devrait d'abord être une équation régie par le secteur privé, le marché, mais ensuite, le gouvernement devrait prendre tous les moyens possibles, y compris une révision des règles restrictives en matière de tarifs ferroviaires, pour permettre aux trains du CN de s'arrêter au port intérieur. Il doit créer un port intérieur faisant appel à des technologies de l'information, où il pourra encore une fois agir de façon constructive en transmettant de l'information en lien avec ce port.

I am a big advocate of the inland port, and I think it is one of the future solutions for North America.

Senator Zimmer: I was in Los Angeles last week at Hollywood and Disneyland. Your presentation is better than any Disneyland production I have ever seen. Congratulations. It was very well done.

When we think about larger ships, we immediately think about bigger is better: "If you make yours bigger, I will make mine bigger." As soon as you see a bigger ship, the first response is that we need bigger infrastructure.

You have somewhat shown that the little guy can win in this respect. By that, I mean there are other things we can look at such as the efficiencies of a port that can handle it whereby there is a rapid turnover and not necessarily always a larger infrastructure.

In one of the slides on your web site, you point out that a poll of the top 1,000 blue-chip, multinational shippers uncovered that their main priorities, which are almost of equal importance to them, are schedule reliability and consistency and competitive freight rate. The maxim, as you point out, is that the customer wants more and is willing to pay less. I think that is a great line.

In your view, what are the main challenges that we must overcome to increase the efficiencies in the change without disproportionately increasing the rates?

Mr. Vickerman: I am impressed with your research. You have done a good job at looking at some of the other presentations I have given.

Senator Zimmer: I have good assistants.

Mr. Vickerman: The senator has uncovered a jugular principle that I believe needs to be adhered to, namely, that the top 1,000 blue chip shippers in the world, when asked about the governing criteria by which they make selection of port or carrier partner, said that the number one criterion, by about 43 per cent, was that scheduled, reliable service is everything. If you can provide scheduled, reliable, repeatable service 24/7, 365 days a year, that is what we should be focusing on. They say, "Do not talk to me until you make it consistent." Close behind that is the freight rate. A minor third criterion is speed or time.

If I were focusing on the public sector and where a government or a community could make a change, I would focus on helping private sector firms make and maintain scheduled, reliable service.

I will give you an example where I believe we could make a difference. I do agree with you that bigger is not always better. I believe that the change will be on the soft market, that is, the information side of the house, cutting across the modal boundaries, not necessarily big hardware issues. I believe those

Je suis un ardent défenseur du port intérieur qui, je crois, constitue l'une des solutions d'avenir pour l'Amérique du Nord.

Le sénateur Zimmer : La semaine dernière, je me trouvais à Los Angeles, à Hollywood et Disneyland. Votre exposé est meilleur que n'importe quelle production de Disneyland que j'aie vue. Félicitations. C'était du très bon travail.

Quand nous pensons aux grands navires, il nous vient immédiatement l'idée que plus c'est gros, mieux c'est, et qu'en voyant un navire de grande taille, on voudra en construire un plus gros encore. Dès qu'il y a un plus grand navire, la première réaction est d'avoir des infrastructures en conséquence.

Vous avez en quelque sorte démontré qu'un petit joueur pouvait gagner à cet égard. J'entends par là qu'il y a d'autres facteurs à considérer, comme l'efficacité d'un port pouvant faire face à un revirement soudain de situation sans avoir nécessairement de grandes infrastructures.

Dans l'une des diapositives de votre site Internet, vous indiquez qu'un sondage mené auprès de 1 000 grandes entreprises multinationales de premier plan a révélé que leurs principales priorités, qui sont presque d'une importance équivalente à leurs yeux, sont la fiabilité, la constance et les tarifs de fret compétitifs. La maxime, comme vous l'avez fait remarquer, est que le client veut plus pour moins. Je pense que c'est une expression appropriée.

À votre avis, quels sont les principaux défis qu'il nous faut surmonter pour accroître l'efficacité sans augmenter de façon disproportionnée les tarifs?

M. Vickerman : Je suis impressionné par vos recherches. Vous avez fait du bon travail en examinant d'autres exposés que j'ai donnés.

Le sénateur Zimmer : J'ai de bons assistants.

M. Vickerman : Le sénateur a dévoilé un principe crucial, auquel il faut selon moi adhérer; c'est-à-dire que quand on les a interrogés à propos des critères qu'ils utilisent pour choisir un port ou un transporteur partenaire, les 1 000 expéditeurs de premier ordre dans le monde ont répondu que leur critère numéro un, dans une proportion d'environ 43 p. 100, était la fiabilité et la régularité du service. Si l'on peut fournir un service régulier, fiable et renouvelable 24 heures par jour et 365 jours par année, c'est là-dessus qu'on devrait axer ses efforts. Ces expéditeurs ne veulent pas entendre parler d'un service qui n'est pas constant. Ce critère est suivi de près par celui des tarifs de fret, et un troisième critère, mineur celui-là, est la rapidité.

Si je me concentrais sur le secteur public et sur les domaines où un gouvernement ou une communauté peuvent changer les choses, je prioriserais l'aide aux entreprises privées afin qu'elles assurent et maintiennent un service fiable et régulier.

Je vais vous donner un exemple où j'estime que nous pourrions apporter un changement. Je suis d'accord avec vous lorsque vous affirmez que le plus gros n'est pas toujours synonyme de meilleur. Je pense que les modifications devraient porter sur le marché faible, c'est-à-dire l'aspect information, qui traverse les frontières

who respond to that softer side of the equation, focusing on reliability, will be the winners. That does not necessarily mean we all have to be the Port of New York. We cannot all be the hub and spoke. We can be at the end of the spoke and still serve that market well.

Let me give you an example that is current and I think is pretty important. Port security is a big issue. Booz Allan Hamilton did a table-top exercise where they shut down the Port of New York and Savannah, Georgia. Through a radiological portal monitor, they detected a hot detection. We could not find it. About 18 days later, they closed the ports. The rail car exploded in Chicago. We finally found it. There was a \$50-billion loss, and it took 60 days to clear the ports of all their cargo. The \$50-billion loss was horrific. Companies become bankrupt beyond about 10 days of logistics in the supply chain.

In that regard, it is so important that we now have new legislation. For instance, the U.S. President signed the Safe Port Act in October requiring 22 of the largest ports to be radiologically inspected by the end of this year, with the remaining ports inspected by the end of 2008. The Democrats now have new legislation that might force all ports in the U.S. to be 100 per cent radiologically inspected by the end of this year, a phenomenon that I do not think can occur.

Buried in that legislation is something called the green lane capability if you qualify as a Tier 3 C-TPAT — the Customs-Trade Partnership Against Terrorism — which is the Good Housekeeping Seal of Approval that the U.S. Customs and Border Protection issues through the container security initiatives. A green lane would be a certified, compliant user of a port who is allowed to stream cargo without inspection because the technology that is applied is the current one.

The first generation of radiological portal monitors detected false detections. For example, kitty litter sets off our portals. If you are shipping kitty litter, or Mexican tile, or if the trucker has had an isotope medical procedure, he sets off the portal monitor. We are now developing second generation portal monitors that are spectral so we can see that a dirty nuke is inside a barrel of kitty litter. We do not have to stop the train for kitty litter or Mexican tile; it can continue on. If we use that technology and current X-ray examination, and we prove to both Canadian and U.S. border patrols that we have this same image in the same radiological detection at a remote port, like the Strait of Canso or Prince Rupert, we can actually eliminate trains stopping at the border. North America currently has no green lane ports. No one has certified thus.

entre les modes de transport et ne concerne pas nécessairement les grandes questions liées au matériel. Je pense que les intervenants qui feront face à ce côté moins tangible de l'équation et se concentreront sur la fiabilité seront les gagnants. Cela ne signifie pas nécessairement que nous devons tous être identiques au port de New York; c'est impossible que nous ayons tous un réseau en étoile. Mais nous pouvons n'être qu'un rayon de ce réseau et bien desservir ce marché quand même.

Laissez-moi vous donner un exemple d'actualité qui, je crois, est très important. La sécurité des ports est une question de taille. Le cabinet Booz Allan Hamilton a fait un exercice sur table où il a fermé les ports de New York et de Savannah, en Géorgie. Au moyen d'un moniteur-portique radiologique, on a détecté un élément chaud. Nous n'arrivions pas à le trouver. Environ 18 jours plus tard, on a fermé les ports. Le wagon porte-rails a explosé à Chicago. Nous avons finalement trouvé l'élément. Cela a causé des pertes de 50 milliards de dollars, et il a fallu 60 jours pour débarrasser les ports de toutes leurs cargaisons. Cette perte de 50 milliards était terrible. Au-delà d'une dizaine de jours de logistique dans la chaîne d'approvisionnement, les entreprises font faillite.

À cet égard, il est très important que nous ayons maintenant une nouvelle législation. Par exemple, en octobre, le président des États-Unis a signé la Safe Port Act, qui exige que 22 des plus grands ports soient soumis à une inspection radiologique avant la fin de l'année, et les ports restants, d'ici la fin de 2008. Les démocrates ont maintenant une nouvelle législation qui pourrait contraindre la totalité des ports américains à faire l'objet d'une inspection radiographique complète d'ici la fin de l'année, ce qui est selon moi irréalisable.

Enchâssée dans cette loi se trouve une disposition appelée la capacité de voie verte, dont on peut se prévaloir si l'on est admissible au niveau 3 du C-TPAT — le Customs-Trade Partnership Against Terrorism —, qui constitue un sceau d'approbation de bonne gestion émis par l'United States Customs and Border Protection en vertu des initiatives de sûreté des conteneurs. Le qualificatif de voie verte s'appliquerait à l'utilisateur d'un port certifié et conforme à qui l'on permettrait de transporter des cargaisons sans inspection parce que c'est la technologie actuelle qui serait utilisée.

La première génération de moniteurs-portiques radiologiques a fait de fausses détections. De la litière pour chats, par exemple, peut déclencher nos appareils. Si l'on expédie ce produit ou des tuiles mexicaines, ou encore, si le camionneur a subi une scintigraphie, le moniteur-portique se déclenche. Nous mettons actuellement au point une seconde génération de moniteurs-portiques spectraux afin de pouvoir détecter une bombe sale dans un baril de litière pour chats. Nous n'avons pas à arrêter un train qui transporte cette marchandise ou des tuiles mexicaines; il peut poursuivre sa route. Si nous recourons à cette technologie ainsi qu'à l'examen radiographique actuel, et que nous prouvons aux patrouilles frontalières américaine et canadienne que nous obtenons cette même image au moyen de la même détection radiologique dans un port éloigné, comme celui du détroit de

We currently do not deploy the same technology that would not stop a train for a kitty litter detection. I am being extreme here.

The point is that port security is on one side of the coin; port productivity is on the other side. If we used advanced information on what is coming in for that port and we use advanced portal technology, we could actually accelerate the velocity, the implementation of that port security regulation. I have to credit Canada. Canada is already requiring 100 per cent radiological portal inspection. If you “incentivize” that, I believe you will be able to dramatically increase the capability and productivity of the port. Port productivity and port security are not mutually exclusive. In fact, they are highly interdependent. That would be an accelerator. That is an example where you use a soft system to allow our smaller people to be more effective.

Encouraging green lane C-TPAT Tier 3 compliance is good, and I think the Canadian and U.S. customs and border patrol ought to be working together to perfect it. I said at the beginning of my presentation that, in my opinion, we should act as a continent. We ought to erase that border and work together. That technology would help.

Again, I applaud you for your research. You did a great job.

Senator Zimmer: Thank you.

Senator Tkachuk touched on governments and what they can do with the inland ports, but I want to expand that point further. You advocate the elimination of impediments by government such as economic constraints on the private sector. What do you view as the main impediments to members of the cargo transportation logistics chain in the current Canadian environment, and how can those barriers be eliminated, in your opinion?

Mr. Vickerman: I do not have a clear understanding of all those impediments myself. The simple summary answer would be that I think the solution is in the information technology end of that, perfecting and making information technology available, usable and implemented throughout the entire logistics supply chain. We have not even touched the potential of just using information between modes, between 3POs, between a trucker, between a non-vessel operating common carrier. When we get to that point, I believe in large measure that will perfect and help us answer this Asian tsunami that I keep talking about.

Senator Zimmer: I believe in your belief of communism at 10 per cent; I would recommend 20. Sir, I thank you for your venture tonight.

Canso ou de Prince Rupert, nous pouvons éliminer les arrêts des trains à la frontière. À l'heure actuelle, l'Amérique du Nord n'a pas de ports visés par l'initiative de la voie verte. Donc, personne n'a de certification. Actuellement, nous ne déployons pas la même technologie qui permettrait de s'abstenir d'arrêter un train transportant de la litière pour chats afin de le soumettre à un processus de détection. Ici, j'exagère la situation.

Ce qu'il y a, c'est que la sûreté des ports est un côté de la médaille, tandis que la productivité portuaire en est l'envers. Si nous utilisons de l'information avancée quant à ce qui entre dans un port en recourant à une technologie de portique de pointe, nous pourrions accélérer l'implantation de cette réglementation sur la sûreté des ports. Je dois féliciter le Canada. Il exige déjà une inspection totale au moyen de moniteurs-portiques radiologiques. En accompagnant cela d'« incitatifs », je pense que vous pourriez accroître considérablement la capacité et la productivité des ports. Le rendement et la sûreté d'un port ne s'excluent pas mutuellement. En fait, ils sont fortement interdépendants. Cette mesure serait un accélérateur. C'est un exemple d'utilisation d'un système souple afin de permettre aux petits joueurs d'être plus efficaces.

Le fait d'encourager la conformité au niveau 3 du C-TPAT est une bonne chose, et je crois que les patrouilles frontalières canadiennes et américaines doivent travailler de concert pour perfectionner cela. J'ai dit au début de mon exposé qu'à mon avis, nous devrions agir en tant que continent. Il nous faut effacer la frontière et travailler ensemble. Cette technologie nous aiderait.

Encore une fois, je vous félicite pour votre recherche. Vous avez fait du bon travail.

Le sénateur Zimmer : Merci.

Le sénateur Tkachuk a évoqué la question des gouvernements et de ce qu'ils pouvaient faire au chapitre des ports intérieurs; mais j'aimerais qu'on élabore sur ce point. Vous préconisez l'élimination des obstacles imposés par le gouvernement, comme les contraintes économiques visant le secteur privé. Quelles sont, selon vous, les principales entraves pour les membres de la chaîne logistique du fret de conteneurs dans le contexte canadien actuel, et comment pourrions-nous les éliminer?

M. Vickerman : Moi-même, je ne comprends pas clairement tous ces obstacles. Je vous répondrais sommairement qu'à mon avis, la solution se trouve dans les technologies de l'information, en les perfectionnant, en les rendant disponibles, utilisables et implantées partout dans la logistique de la chaîne d'approvisionnement. Nous n'avons même pas touché au potentiel de la simple mise en commun de l'information entre les modes de transport, entre les 3PL, un camionneur et un transporteur public utilisant des réseaux de transport autres que maritimes. Lorsque nous en serons là, je pense que dans une large mesure, cela perfectionnera le processus et nous aidera à faire face à ce raz-de-marée asiatique dont je ne cesse de parler.

Le sénateur Zimmer : Je partage votre opinion quant à la nécessité d'un brin de communisme; mais je recommanderais qu'il y en ait légèrement plus que cela. Monsieur, je vous remercie d'avoir pris la peine de venir ici ce soir.

Senator Eyton: Thank you for your presentation, which was enlightening to me and I am sure to all members of the committee. I say that for two reasons. First, you gave us, dramatically, world trends so that Canada and its concerns could be seen as part of an overall picture. That fact is rather frightening but, on the other hand, it is something that we should be trying to make recommendations about.

Second, most of our witnesses are part of an overall system. They acknowledge and pay tribute to it. We have heard from the ship guys, the railway guys, the truck guys and from the distribution people. To see an overall picture within a set of trends is very useful. I am sure it will impact very much on the way we present the material we discovered in this committee.

This issue is complicated. I have a business background. I look at it and say that this requires planning, which establishes priorities. From the priorities, we need to fix the kind of investments that are required. We then need to put it in place and manage all of the system and do it well, and we have to achieve buy-in from all the component parts. That is really complex.

I will challenge you. Let us assume that I am the Government of Canada, which is who we represent here. We have a challenge and we must do something intelligent about it. This is a broad question, but what are the priorities? What can and should the system do, altogether? What is the vision? What can we do now collectively given the state of this industry? You know much about the Canadian state. What role can the government play in making it happen? I know those are very big questions, but we are challenged in a complementary way.

Mr. Vickerman: I am a consultant, a hired gun to some of these institutions. Your depiction of a complex, almost stochastic system knit together differently, in different parts, is pretty hard to come up with.

I will be critical of the U.S. right here. Up until January of last year, the U.S. did not have a federal freight policy, period. The policy was to relegate the decisions to states and to allow the states to perfect what is best for the populous, with politics always being local when it comes to hierarchy.

Last January, the U.S. Deputy Secretary of Transportation — and I participated on the committee that formed it — created a freight framework analysis and published a set of frameworks by which you could address the issues you just talked about. It has been quiet; not a lot of people have read it. You could go to the website right now. If you are interested, I will provide you a copy of the proposed U.S. federal freight policy framework.

Part of that framework says that to do anything, we need to measure what it is that we are doing. So many players are competing head to head that they all measure things differently. Ports do it. They measure themselves in TEUs, or revenue tonnes,

Le sénateur Eyton : Merci pour votre exposé, qui était enrichissant pour moi tout comme pour le comité entier, j'en suis certain. Je dis cela pour deux raisons. Premièrement, vous nous avez révélé de façon saisissante les tendances afin que le Canada et ses préoccupations puissent être vus comme des éléments d'un tableau d'ensemble. Ce fait est assez effrayant; en revanche, cela nous donne matière à essayer de formuler des recommandations.

Deuxièmement, la plupart de nos témoins font partie d'un système global, auquel ils rendent hommage. Nous avons entendu des gens du milieu des navires, des chemins de fer, des camions et du secteur de la distribution. Le fait de voir un portrait d'ensemble dans le contexte d'une série de tendances est très utile. Je suis certain que cela aura une forte incidence sur la façon dont nous présenterons l'information découverte à ce comité.

Ce dossier est compliqué. Je viens du milieu des affaires. En examinant la situation, je me dis qu'il faut une planification afin d'établir des priorités. De là, nous devons assurer le type d'investissements requis, puis mettre en place et gérer tout le système comme il se doit, et gagner la participation de toutes les parties constituantes. C'est très complexe.

Je vous mets au défi. Supposons que je suis le gouvernement du Canada, que nous représentons ici. Nous sommes confrontés à une difficulté, et nous devons y réagir intelligemment. C'est une question assez vaste, mais quelles sont les priorités? Qu'est-ce que le système devrait et pourrait faire? Quelle est la vision? Que pouvons-nous faire collectivement maintenant, compte tenu de l'état de cette industrie? Vous en savez long sur la souveraineté du Canada. Quel rôle le gouvernement pourrait-il jouer pour que cela se réalise? Je sais qu'il s'agit là de très grandes questions, mais nous sommes mis au défi de façon complémentaire.

M. Vickerman : Je suis un consultant, un mercenaire pour certaines de ces institutions. Votre représentation d'un système complexe, presque stochastique et élaboré différemment selon ses diverses composantes, est assez difficile à réaliser.

Ici, je vais critiquer les États-Unis. Jusqu'en janvier de l'année dernière, ils n'avaient aucune politique fédérale relative au transport des marchandises, point final. La politique était de se décharger des décisions auprès des États et de leur permettre d'élaborer ce qui était le mieux pour la population, les décisions politiques étant toujours prises par les autorités locales.

En janvier dernier, le secrétaire adjoint du ministère des Transports américain — et j'ai siégé au comité qui l'a formé — a créé une analyse du cadre du secteur du fret et publié une série de structures permettant de régler les problèmes dont vous venez de parler. Cela n'a pas fait de vagues; peu de gens ont lu le document. Vous pourriez consulter le site Internet maintenant. Si cela vous intéresse, je vous fournirai une copie du projet de politique fédérale américaine relative à un cadre stratégique sur le transport des marchandises.

Selon une partie de ce cadre, pour faire quoi que ce soit, nous devons évaluer la nature de nos activités. Tant de joueurs se livrent concurrence qu'ils mesurent tous les choses différemment. Les ports le font. Ils se mesurent eux-mêmes en EVP, en tonnage

or units of whatever, because they always want to be different. We have to come up with a more uniform performance measurement to understand and cut across that issue. As soon as you do that, a real big problem emerges in that you begin to detect winners and losers. You detect who is operating more efficiently and who is not. I believe there are some hierarchy of performance measures that could be applied to a system that does not, per se, determine who are winners and losers in the process.

This issue is pretty complex, but I like the national freight policy framework that was published in the United States. I am more knowledgeable about the U.S. than I am about Canada. However, it has not been very popular and has not been addressed very much. I believe the framework in there is as applicable to Canada as it is to Mexico and to the U.S. I believe in performance measures that look to the freight framework analysis to ensure that we can answer those questions. There are seven framework principles in that process.

I will ensure that the clerk gets a copy of the little known and little published policy from last January. Jeffrey Shane made the announcement at the National Academy of Sciences down in the U.S. I believe that framework could be one road map to help you look at your systems vis-à-vis the U.S. systems.

Again, you are talking to a person who is a consultant. I will make a joke of this, but confusion begets consulting. That is to say, the more confused people are, the more consultants they need to help. That tells us that we need to have everyone around the table. I believe that we have not included all the people around the table. If you took the freight framework that the U.S. just tried, which has not yet been accepted, applied it to Canada and then brought to the table practitioners who care about the system, then I believe you could fill that framework out. I believe you could start measuring across those modal boundaries with standard performance measures and start identifying some of the issues. As a result of all that, you will be to pinpoint certain problems, but you will then need to solve those problems. Putting money where that choke point is will advantage Saskatchewan over someone else, or Nova Scotia over British Columbia, but so be it if it is part of and viewed as the entire system and the need is there to perfect that linkage. This is a very complex issue, full of constituents who may or may not want to participate.

Senator Eyton: You seem to regret identifying winners and losers, but it seems to me the system will not work unless you identify winners and losers. There have to be some losers if you are to improve the system overall.

I will make it more local. You talked about Tacoma as a place where you carried on a radical experiment. You referred to it as an agile port, which has a lot to do with information, convergence and cooperation between the moving pieces that make up a port and shipping hub. How did you achieve buy-in then? Was it the railroad company called Burlington Northern? If you achieved it

payant transporté ou en unités de toutes natures, parce qu'ils veulent toujours se différencier. Nous devons trouver une mesure du rendement plus uniforme pour comprendre et régler cette question. Dès qu'on l'aura fait, un gros problème surgira, car on commencera à établir une distinction entre les gagnants et les perdants. On verra qui fonctionne plus efficacement et qui échoue à ce chapitre. Je pense qu'une certaine hiérarchie des mesures de rendement peut être appliquée à un système qui ne détermine pas, en lui-même, les gagnants et les perdants dans le processus.

Cette question est fort complexe, mais le cadre stratégique national relatif au transport de marchandises publié aux États-Unis me plaît. Je m'y connais davantage pour ce qui est des États-Unis que du Canada. Quoi qu'il en soit, cette mesure n'a pas été très populaire, et on n'en a pas beaucoup parlé. Je pense que le cadre qu'elle renferme peut s'appliquer tant au Canada qu'au Mexique et aux États-Unis. Je crois en des mesures de rendement tenant compte d'une analyse du cadre relatif au fret pour pouvoir répondre à ces questions. Il y a sept principes de base dans ce processus.

Je m'assurerai que le greffier ait une copie de la politique du mois de janvier dernier qui est très peu connue et qui a été très peu publiée. Jeffrey Shane en a parlé à l'Académie nationale des sciences des États-Unis. Je crois que ce cadre de travail pourrait servir de feuille de route pour vous aider à comparer vos systèmes à ceux des États-Unis.

Je vous rappelle que vous parlez à quelqu'un qui est consultant. Je peux même faire une blague et dire que la consultation naît de la confusion. C'est-à-dire que plus les gens sont dans la confusion, plus nombreux sont les consultants dont ils ont besoin. Ce qui veut dire que tout le monde doit se réunir autour de la table. Ce qui n'a pas été le cas à mon avis. Par exemple, si vous appliquiez le système de transport de marchandises que les États-Unis viennent d'essayer et qui n'a pas encore été accepté au Canada et que vous invitiez des experts intéressés par ce système, je crois que vous pourriez élaborer ce cadre de travail. Vous pourriez commencer par mesurer les limites modales au moyen de mesures normales de rendement et commenceriez à identifier et à mettre le doigt sur certains problèmes qu'il vous faudra ensuite résoudre. Investir où se trouve ce goulot d'étranglement sera à l'avantage de la Saskatchewan par rapport à une autre partie ou à la Nouvelle-Écosse par rapport à la Colombie-Britannique. Eh bien soit, si cela fait partie du système et est perçu comme étant le système global et si la nécessité d'améliorer ce lien existe. Le problème est très complexe, et beaucoup d'électeurs peuvent ou non souhaiter y participer.

Le sénateur Eyton : On dirait que le fait d'identifier les gagnants et les perdants ne vous plaît pas, mais il me semble que le système ne peut fonctionner que si les gagnants et perdants sont identifiés. Il doit y avoir quelques perdants si l'on veut améliorer globalement le système.

Je prendre un exemple plus local. Vous avez mentionné une expérience radicale faite à Tacoma. Vous l'avez qualifié de port souple, c'est-à-dire que la formation, la convergence et la coopération entre les éléments de mobilité qui constituent un port et une plaque tournante sur le plan de l'expédition sont importants. Comment avez-vous alors pu réaliser des achats?

in the one port — at least for a period of time while you were doing the test — is it not possible to extend that to other ports and say, “See what those guys won? See the example they set? See the economies they achieved?” Is that not possible?

Mr. Vickerman: It is possible. The agile port test in Tacoma was sponsored by the U.S. military with the belief that if we were successful at agile port, the excess capacity achieved could be used by the military, which was really their objective. You have correctly identified the real potential. It has a commercial application to make the system work better.

One of the important things we did is that we brought longshore labour to the table. I went down to the ILWU headquarters in San Francisco and asked for the Coast Committee, which is comprised of representatives of every port on the West Coast that has the International Longshore and Warehouse Union. I asked the president of the union to be a subconsultant to us. I had to hire the ILWU. That was the first time I ever did that in my life because I could not go on to a terminal with a PDA and make notations of speed without having a marine clerk next to me in that process. Those are the work rule issues there.

That act, for the first time, brought the ILWU to the table in a constructive fashion that was not going to deleteriously affect the outcome. In my opinion, that is the first time on the West coast that has ever been done. I believe that more and more of those kinds of tests and deploying more and more caring, concerned people, including labour, would be helpful. Obviously, if you were to talk to the Pacific Maritime Association, the collective bargaining arm for the employers, they might view it differently. However, I believe that one of the main achievements for that agile port was that for the first time in history a longshore labour union actually participated in the application of a technology. I think we should do more of that. The same unions apply to Canada that apply to the U.S. and to Mexico. I think you could, in fact, do more.

Let me tell you why, however, some people have said that we will not do it. To load a ship in Kaohsiung, Keelung or Osaka for a train departure destination in Kansas City or New Jersey or Melford, Nova Scotia, requires the ship owner and the beneficial cargo owner to pre-sort in overseas ports in advance. It is too easy right now just to dump it at the port. Figuratively speaking, we bring the ship in, turn it upside down and kind of dump it in the port. We do the same thing with rail. We kind of dump it. We then run around trying to figure out where everything is. It is easier today not to do that and to just designate it for a port.

We could incentivize through tax credits, or the like, a shipper or a beneficial cargo holder for overseas loading. If we knew in LA/Long Beach that we could build half of what is required and it

Était-ce la compagnie de chemins de fer Burlington Northern? Si vous avez pu le faire dans un port — du moins durant la période couverte par l’essai — n’est-il pas possible de le faire dans d’autres ports et dire : « Voyez-vous les avantages qu’ils ont retirés? Voyez-vous l’exemple qu’ils ont établi? Voyez-vous ce qu’ils ont réalisé sur le plan économique? N’est-ce pas possible?

M. Vickerman : C’est possible. L’essai du port souple à Tacoma a été parrainé par l’armée américaine avec l’espoir que si l’expérience réussissait dans un port souple, la capacité excessive obtenue pourrait être utilisée par l’armée, ce qui était en fait leur objectif. Vous avez bien reconnu le vrai potentiel. Il a une application commerciale pour améliorer le système.

L’invitation des syndicats de dockers a été l’une des choses importantes que nous avons faite. Je suis allé au siège social de l’ILWU à San Francisco et j’ai demandé à rencontrer les membres du comité de la côte, qui est composé de représentants de chaque port situé sur la côte ouest où se trouve le syndicat International Longshore and Warehouse Union. J’ai demandé au président du syndicat de nous servir de sous-consultant. J’ai dû employer les services de l’ILWU. C’est la première fois que j’ai fait cela dans ma vie car je ne pouvais pas aller dans une gare avec un PDA et prendre des notes sur la vitesse sans avoir près de moi un commis du secteur maritime à cause des règles de travail en vigueur là-bas.

Cette action a permis d’avoir, pour la première fois, l’ILWU à la table de manière constructive et qui n’allait pas nuire au résultat. À mon avis, c’est la première fois que cela a été fait sur la côte ouest. Je crois qu’il serait utile de mener de plus en plus de ce genre d’essais et de déployer des gens sérieux et soucieux, compris les syndicats. Le point de vue de Pacific Maritime Association qui est responsable de la négociation collective des employeurs, serait évidemment différent. Cependant, je crois que l’une des plus grandes réalisations de ce port souple a été que pour la première fois dans l’histoire, un syndicat de dockers a participé à l’application d’une technologie. Je pense que cela devrait se faire plus souvent. Les syndicats sont les mêmes au Canada, aux États-Unis et au Mexique. Je pense que vous pourriez le faire plus souvent.

Permettez-moi, cependant, de vous dire la raison pour laquelle certaines personnes ont dit que nous ne le ferons pas. Pour charger un navire à Kaohsiung, Keelung ou Osaka pour une destination ferroviaire à Kansas City ou au New Jersey ou à Melford, en Nouvelle-Écosse, le propriétaire du navire et le propriétaire de la cargaison doivent préalablement sélectionner des ports outre-mer. Il est trop facile à l’heure actuelle de décharger la cargaison au port. Autrement dit, le navire arrive, on le renverse pour le décharger au port. Nous faisons la même chose avec les trains. Nous les déchargeons en quelque sorte. Ensuite nous essayons de déterminer où tout se trouve. Il est plus facile aujourd’hui de ne pas faire cela et de simplement choisir un port.

Nous pourrions offrir des incitatifs, comme des crédits d’impôt ou quelque chose de similaire, à un expéditeur ou un propriétaire de cargaison pour le chargement fait à l’étranger. Si nous savions

could save us billions, then maybe we ought to incentivize the carrier overseas to load the ship over there. Right now they do not do that and it is too hard.

That same kind of test, with the right people around it, such as longshore labour, is a perfect example of where we ought to be achieving model results in the system. When you can say that we actually doubled the throughput and did not build anything and did not add a stick of equipment or a single person, that is pretty compelling. By the way, we did it at 40 per cheaper cost because we ran the experiment both on time and on cost.

Although the agile port was viewed as a radical experiment, I believe that elements of it are the future of our logistics system.

Senator Eyton: Might we buy that technology? It sounds good to me.

Mr. Vickerman: You do not have to buy it. All you have to do is go into the computer of the ship or the train and realign the assignment of the box. You or I could do it right now. It is not a computer or a new algorithm or simulated Monte Carlo, et cetera. All it requires is going into the loading system of the ship and assigning that box, not for what benefits the ship, but for what benefits the end distribution when it is transferred. It is not really a technology. To be honest, it is pretty simple. However, it is radical and a lot of people do not agree with it.

Senator Fox: Most of my questions have been answered. I found the presentation to be extremely interesting.

I do have one query that I would like to put on the table concerning the competitiveness between ports and differentiators. I will start with an example.

Ireland has a tax system that makes it advantageous for a corporation to invest in Ireland compared to other jurisdictions in the world. Are there any differentiators that make a port more profitable or competitive based on the legal or corporate structure? If I look at all of those ports in North America or around the world with which you are familiar, are there any impediments in setting up that legal structure that make one port more competitive than another?

I will give you another example. At one point we lost a very good baseball team in Montreal, the Montreal Expos. They were looking at building a new stadium. The whole delegation from Montreal visited Baltimore to see how their stadium was being built. The amusement taxes and rebates made it a lot easier to build a new park there than in Montreal. That is the point I am trying to make. Are there differentiators of that kind that cause impediments to Canadian ports vis-à-vis eastern seaboard ports in particular?

que nous pourrions construire la moitié de ce qui est requis aux ports de Los Angeles ou de Long Beach et que nous économiserons des milliards de dollars, nous pourrions alors offrir des incitatifs aux transporteurs pour qu'ils chargent leurs navires à l'étranger. Aujourd'hui, ils ne le font pas et c'est trop difficile.

Le même genre d'essais, effectués avec des personnes compétentes, comme les syndicats de dockers, serait un exemple parfait du genre de résultats que nous devrions réaliser dans le système. Pouvoir dire que vous avez doublé la livraison sans construire quoi que ce soit et sans ajouter ni matériel ni une seule personne est un argument très convaincant. Soit dit en passant, nous l'avons fait à coût 40 fois moins cher car l'essai a été effectué en tenant compte des facteurs temps et argent.

Bien que le port souple ait été perçu comme une expérience radicale, je crois que certains de ses éléments constituent l'avenir de notre système logistique.

Le sénateur Eyton : Pourrions-nous acheter cette technologie? Elle me paraît être bonne.

M. Vickerman : Il n'est pas nécessaire de l'acheter. Tout ce qu'il faut, c'est ouvrir une session de l'ordinateur du navire ou du train et réajuster l'affectation de la boîte. Vous ou moi pourrions le faire maintenant même. Il ne s'agit pas d'un ordinateur, d'un nouvel algorithme ou d'une simulation de Monte-Carlo, et cetera. Il suffit simplement d'entrée dans le système de chargement du navire et de faire l'affectation de la boîte, pas pour ce qui avantage le navire, mais pour ce qui avantage la distribution finale, quand le transfert a lieu. Ce n'est pas vraiment une technologie. Pour être honnête avec vous, c'est très simple. Cependant, c'est radical et beaucoup de personnes la contestent.

Le sénateur Fox : Vous avez donné des réponses à la plupart de mes questions. J'ai trouvé votre exposé extrêmement intéressant.

J'ai une question sur la concurrence entre les ports et les différenciateurs. Je vous donne un exemple.

L'Irlande offre des avantages fiscaux aux entreprises qui veulent investir dans ce pays plutôt qu'ailleurs. Y a-t-il des différenciateurs qui font qu'un port soit plus rentable ou plus compétitif grâce à sa structure juridique ou administrative? Est-ce que les ports d'Amérique du Nord ou dans le monde que vous connaissez ont des obstacles au niveau de leur structure juridique faisant qu'un de ces ports soit plus concurrentiel qu'un autre?

Je vous donne un autre exemple. Il y a quelques années, nous avons perdu une très bonne équipe de base-ball à Montréal, les Expos de Montréal. Ils voulaient construire un nouveau stade. La délégation de Montréal s'est rendue au complet à visiter Baltimore pour voir la façon dont était construit leur stade. Il était plus facile de construire un nouveau parc là-bas qu'à Montréal en raison de la taxe d'amusement et des dégrèvements fiscaux. Voilà ce que j'essaie d'expliquer. Y a-t-il des différenciateurs de ce genre qui défavorisent les ports canadiens par rapport aux ports de la côte est en particulier?

Mr. Vickerman: I have seen in my travels and practice many examples of a legal or business practice that has been constrained by a local mandate of some sort. It is hard for me to characterize one or two or to tell you exactly what should be eliminated.

I will say that the efficiency and productivity of the system should be the paramount focus. There have to be tax credits and incentives, but look at what Canada recently did with regard to the foreign trade zone issues. As I understand it, the Canadian foreign trade zone practice versus the U.S. trade zone practice has been generally brought into alignment or agreement. The idea that a port is part of a foreign trade zone where the tariffs on its freight are not assessed until the value-added product is moved out of the foreign trade zone, as well as the idea to establish sub-zones and to create common foreign trade zone practices, are all positive.

From my perspective, the governing factor should be a focus on the efficiency of the movement of freight in and out. Anything legal, regulatory or otherwise that prematurely affects the regulation is something that should be dealt with.

I will use a U.S. issue, but a radical example. We have two unions in North America — the International Longshore and Warehouse Union on the West Coast and is the International Longshoreman's Association, the ILA, on the East Coast. This will sound like I am labour bashing, but I am not. I am an advocate of and actually work for the labour unions; I have a contract with the ILWU every two years to review technology with them.

It was not too many years ago that on the East Coast, in Baltimore, the longshore labour did not work in the rain. Furthermore, you could not call the day before and order a crew from the hall a day in advance. It was called telephonic hall hiring. It was prohibited. You had to call the day that you wanted the labour. You had to call in the morning.

In my opinion, labour work rules, legal impediments, regulatory impediments, anything that would effect the efficiency or productivity of the port or the intermodal system need to be tested against that efficiency and altered, if need be, in order to perfect the system. There are many examples where local work rules are quite onerous.

Senator Merchant: What is your view on where the markets for mega-ships will be and why? Let me explain.

Representatives from the Port of Vancouver told the committee that the mega-container vessels are not likely to be deployed on the Asia-Pacific service because the crossing is too short and the number of top-up ports on the "string" would slow the vessels down. On the other hand, we were told that the East Coast will be the last market for the largest container ships because, with the exception of Halifax and Canso, it has a silt problem. What do you think of that?

Mr. Vickerman: I have a drawer full of predictions from marine carriers as to what will and will not happen with mega ships. I will not name the company, but a newspaper article, an interview, that says container ships in the Atlantic will never get

M. Vickerman : Au cours de mes déplacements et de mon travail, j'ai vu beaucoup de structures juridiques ou commerciales qui étaient pénalisées par un mandat local ou par autre chose. Il m'est difficile de vous en décrire une ou deux ou de vous dire exactement ce qui devrait être éliminé.

Je dirais que la priorité devrait être accordée à l'efficacité et à la productivité. Il faut qu'il y ait des crédits d'impôts et des incitatifs, mais regardons ce qu'a fait le Canada pour les zones franches. D'après ce que je comprends, les mesures appliquées par le Canada pour les zones franches ont été alignées sur celles des États-Unis ou bien elles concordent avec celles des États-Unis. L'idée qu'un port fait partie d'une zone franche où les tarifs imposés aux marchandises ne sont pas évalués tant que le produit à valeur ajoutée ne sort pas de la zone franche et l'idée d'établir des sous-zones et de créer des mesures communes concernant les zones franches sont positives.

À mon avis, le facteur décisif devrait être l'efficacité du transport des marchandises. Tout ce qui, sur le plan juridique, réglementaire ou autre, porte atteinte à la réglementation devrait être examiné.

Je vais utiliser un exemple des États-Unis, un exemple radical. Nous avons deux syndicats en Amérique du Nord — International Longshore and Warehouse Union sur la côte ouest et International Longshoreman's Association (ILA) sur la côte est. Vous allez croire que je vais en découdre avec les syndicats, mais ce n'est pas le cas. Je défends les syndicats et en fait je travaille avec eux. J'ai conclu un contrat avec l'ILWU pour examiner avec ce syndicat la technologie tous les deux ans.

Il y a encore quelques années, sur la côte est, à Baltimore, les dockers ne travaillaient pas sous la pluie. En outre, il n'était pas possible de téléphoner le jour avant pour réserver une équipe. On appelait cela l'embauchage syndical au téléphone. C'était interdit. Il fallait téléphoner le jour même où l'on avait besoin de travailleurs. Il fallait appeler le matin.

À mon avis, les règles de travail syndicales, les obstacles juridiques, les obstacles réglementaires, tout ce qui nuit à l'efficacité ou à la productivité du port ou du réseau intermodal doit être évalué en fonction de l'efficacité ou modifié, si nécessaire, afin d'améliorer le système. Les exemples ne manquent pas où les règles de travail syndical coûtent beaucoup d'argent.

Le sénateur Merchant : À votre avis, où se trouvent les marchés pour les méganavires et pourquoi? Permettez-moi d'expliquer.

Les représentants du port de Vancouver ont dit au comité qu'il est peu probable que des porte-conteneurs géants soient déployés pour le service Asie-Pacifique, car la traversée est courte et le nombre de ports où il faudrait s'arrêter pour compléter le changement est trop élevé, ce qui ralentirait le navire. Par ailleurs, on nous a dit que la côte est sera le dernier marché pour les porte-conteneurs géants car, à l'exception de Halifax et de Canso, elle a un problème de limon. Qu'en pensez-vous?

M. Vickerman : J'ai un tiroir plein de prédictions faites par des transporteurs maritimes au sujet de l'avenir des méganavires. Je ne dirais pas le nom de la compagnie, mais un article de journal, une interview, dit que la capacité des porte-conteneurs dans

above 4,000 TEUs. I have predictions from influential people in certain ports saying this or that will not happen. I have shown you pictures of the *Emma Maersk* at 14,000 twenty-foot equivalent units, which outstrips anything anyone ever considered. There are four of them either under construction or floating and there will be 11 more. As soon as those vessels are put into the fleet, there will be a ripple effect through the fleet and out of the bottom they will scrap older vessels, older keels and reassign smaller issues.

I concur that North America will not see the mega ships, the *Emma Maersk* or the *Ebba Maersk*. These are named after the spouses of the Maersk executives. In my last presentation I referred to the mega ships as monsters. A young lady said you shouldn't refer to them as monsters because they have female names.

It is true, in my opinion, that we will not see the mega ships in North America immediately, if ever. I should not say that because the progress of this whole thing is dramatic. However, we will see the ripple effects on the fleet. Montreal is different because of the St. Lawrence Seaway. There is a restriction there so I would exempt it. Certainly Vancouver, the West Coast and the East Coast will see added increases in ship size and volume because the mega ships have gone in and there is a ripple effect.

It is also true that the mega ships will not call at very small load-out ports. It will do what they call "first port in" or "last port out" calls. They want to come in, dump as much cargo as they can and go back, or they come in and they call big mega hubs and go back. That is the case.

I differ with the analysis of the East Coast. I am perhaps on the edge more than anyone in the industry because of that. Let us say we are a shipper and bringing our freight into the West Coast. I showed you proof that the West Coast cannot take the Asian import volumes. We are facing another slowdown with the ILWU either at the end of this year or the beginning of the next.

Let us say that I am shipping hundreds of millions of dollars of freight to the West Coast, and I am going to experience a seven-day slowdown. No way will I do that.

Am I going to accept 35 per cent increases in rates from railroads to ship to LA/Long Beach? Maybe not.

Am I going to take the rate increases proposed in the Panama Canal? Maybe not. If I do, I might go backwards through the Suez. Although the political stability of the Suez is in question, it has been blocked before. The U.S. navy had to raise the ships to clear it. It is clear to me that if I want reliable and dependable service, I may go backwards. I believe we are on the cusp of seeing significant increases of traffic through the Suez and we will see larger vessels in the Atlantic.

l'Atlantique ne dépassera jamais 4 000 EVP. J'ai des prédictions faites par des personnes influentes dans certains ports disant que cela ou ceci ne se passera pas. Je vous ai montré des images du *Emma Maersk* qui a une capacité de 14 000 EVP, ce que personne n'avait jamais envisagé. Quatre sont en construction ou en mer et il y en aura onze autres. L'entrée en service de ces navires aura un effet d'entraînement et les vieux navires, les vieilles quilles seront éliminés et les petits problèmes seront réévalués.

Je conviens que l'Amérique du Nord ne verra pas les méganavires, le *Emma Maersk* ou le *Ebba Maersk* qui portent le nom des épouses des dirigeants de Maersk. Dans mon précédent exposé, j'ai qualifié les méganavires de monstres et une jeune femme m'a dit que je ne devrais pas le faire car ils portent des prénoms féminins.

Je pense que nous ne verrons pas de méganavires en Amérique du Nord immédiatement, et peut-être jamais. Je ne devrais pas dire cela car le progrès autour de tout cela est considérable. Cependant, nous en verrons les effets d'entraînement dans la flotte. La situation de Montréal est différente à cause de la Voie maritime du Saint-Laurent où une limite est imposée, donc je ne la compte pas. Mais à Vancouver, la côte ouest et la côte est verront de plus en plus de navires plus grands à cause de l'effet d'entraînement créé par les méganavires.

Je pense aussi que les méganavires ne feront pas escale dans des petits ports ayant de très petites capacités de déchargement. Ils feront ce qu'ils appellent des escales au « premier port d'entrée » ou au « dernier port de sortie ». Les navires veulent accoster, décharger le plus possible de marchandises et revenir ou bien ils font escale aux grandes plaques tournantes et reviennent. C'est ce qui se passe.

Je ne suis pas d'accord avec l'analyse de la côte est. Je suis peut-être un peu plus énervé que quiconque dans l'industrie à cause de cela. Supposons que nous sommes un expéditeur et que nous apportons notre marchandise sur la côte ouest. Je vous ai prouvé que la côte ouest ne peut pas recevoir les importations asiatiques. L'ILWU menace de faire un autre ralentissement de la production soit à la fin de cette année soit au début de l'année prochaine.

Disons que je projette d'expédier des centaines de millions de dollars en marchandises à la côte ouest et qu'un ralentissement de la production est prévu pendant sept jours. Il sera hors de question que j'expédie quoi que ce soit.

Est-ce que je vais accepter 35 p. 100 d'augmentation de tarifs des compagnies de chemins de fer pour expédier vers LA/Long Beach? Peut-être pas.

Vais-je accepté les augmentations des tarifs proposés au canal de Panama? Peut-être pas. Si je le fais, je pourrais revenir par le canal de Suez. Bien que la stabilité politique des pays entourant le canal de Suez soit incertaine, il a déjà été bloqué. La marine américaine a renfloué des navires pour le rouvrir à la navigation. Il me semble évident que si je veux un service fiable, je peux revenir sur mes pas. Je crois que nous sommes sur le point de voir des augmentations considérables de trafic dans le canal de Suez et de plus gros navires dans l'Atlantique.

The final question was depth of water. I like to make a joke of this. A famous naval architect by the name of Archimedes — well, he was not really a naval architect.

Senator Merchant: He was a relative of mine. I am Greek.

Mr. Vickerman: Your relative, Archimedes, basically said that as the containerships get wider and longer, their depth is not proportional to TEU capacity. It is proportional to the volume of displaced water. That means as these ships get wider, the draft is shallower. I could melt the 14,000 TEU *Emma* over 25 hectares and have a half meter draft. That is what Archimedes said. He knew nothing about containers.

As we get bigger and bigger, we get shallower and shallower. We have problems with manoeuvring, with air drafts. We cannot get under bridges. The point is that if we are getting shallower and shallower, all we need is manoeuvring room. Right now the maximum vessel draft is about 48 feet. We use two feet of under-keel clearance because we do not wish to scrape the hulls. They have anti-fouling paint and cathodic protection anodes on them, which is very expensive stuff that we do not want to scrape off. Also, at low speed the stern of the vessel, because of inertia, squats. The slang in the industry is squat. We allow two feet of squat or vertical ship movement because of the inertial propeller system capability and two feet of under-keel clearance. If you add that to 48 we get 52. If we get wider vessels, 52 to 53 to 54 is about as deep as we need to go. The Strait of Canso is 175 feet deep. The Port of Seattle is 938 feet deep; there is a big gorge. The Virginia Port Authority's approach channel is 55 feet on one side and 50 on the other.

In general, if you are in the 50- to 53- to 54-foot range, you are probably okay from a containership standpoint for a long time. A lot of our harbours can do that and more can do that. For that reason, and because reliable service will not have to contend with the congestion, I believe we will see much larger vessels on the Atlantic. I do not see LA/Long Beach putting four or five times its current volumes through their port. I just cannot conceive of that.

I am a proponent of the backwards flow through the Suez. If I were a shipper, it would be a more reliable service. It takes two more vessels in the string so it is more costly.

I beg to differ on what we might see in the Atlantic. I would like to show all the prognostications of the shipping executives from the past. I have a book on how to design a port, and they said the largest containership that would ever come about is 4,000 TEUs. Someone goofed. I think we need to be careful that we are flexible enough to accept it. I think it is driven by commercial issues of reliability, rate and time.

La dernière question concerne la profondeur de l'eau. J'aime bien plaisanter à ce sujet, un célèbre architecte naval du nom d'Archimède — bon, ce n'était pas vraiment un architecte naval.

Le sénateur Merchant : Il faisait partie de ma famille. Je suis grec.

M. Vickerman : Votre parent, Archimède, a pratiquement dit que lorsque le porte-conteneur devient plus large et plus long, sa profondeur n'est pas proportionnelle à sa capacité d'EVP. Elle est proportionnelle à la masse d'eau déplacée. Cela signifie que les navires plus larges ont un tirant d'eau moins profond. Je pourrai fondre les 14 000 EVP du *Emma* sur 25 hectares et avoir un tirant d'eau de 50 cm. C'est ce qu'Archimède a dit, il ignorait tout des conteneurs.

Au fur et à mesure que les navires s'agrandissent, ils perdent en profondeur. Il y a des problèmes de manœuvre, avec les tirants d'air. Les navires ne peuvent pas passer sous des ponts. Ce que je veux dire c'est que si les navires perdent de plus en plus de profondeur, ils ont besoin d'un espace de manœuvre. Aujourd'hui, le tirant d'eau maximale est d'environ 48 pieds. Nous utilisons deux pieds de dégagement sous la quille car nous ne voulons pas racler les coques qui sont revêtues d'une peinture antisalissure et portent des anodes de protection cathodique très coûteuses et nous voulons éviter de les racler. En plus, à faible vitesse, la poupe du navire s'enfonce à cause de l'inertie. Nous prévoyons deux pieds d'enfoncement ou de mouvement vertical du navire à cause de la capacité du système inertiel de l'hélice et deux pieds de dégagement sous la quille. En additionnant cela à 48, nous obtenons 52. Si nous avons des navires plus larges, nous avons besoin d'une profondeur d'environ 52, 53 ou 54. Le détroit de Canso a une profondeur de 175 pieds. Le port de Seattle de 938 pieds; il y a une grande gorge. Le chenal d'accès des autorités portuaires de Virginie est de 55 pieds d'un côté et de 50 de l'autre.

En général, la gamme de 50 à 53-54 pieds ne posera probablement pas de problème à un porte-conteneur pendant longtemps. Beaucoup de nos ports ont cette profondeur. Pour cette raison, et parce que si l'on veut un service fiable, il ne faut pas d'encombrement, je crois qu'il y aura des navires beaucoup plus gros dans l'Atlantique. Je ne crois pas que les ports de LA/Long Beach recevront un volume de quatre ou cinq fois supérieur au volume actuel. Je n'arrive tout simplement pas à le concevoir.

Je suis en faveur d'un retour par le canal de Suez. Si j'étais expéditeur, j'estimerai que le service est plus fiable. Il faut deux autres navires pour compléter le chargement, donc c'est plus coûteux.

Je ne suis pas d'accord avec ce qui a été dit sur ce que l'on pourrait voir dans l'Atlantique. Je voudrais vous montrer tous les pronostics faits par des expéditeurs dans le passé. J'ai un livre sur la façon de construire un port dans lequel ils disent que l'on ne construira jamais un porte-conteneurs d'une capacité supérieure à 4 000 EVP. Quelqu'un s'est trompé. Je pense que nous devrions être prudents et suffisamment souples pour l'accepter. Je crois qu'il y a des éléments commerciaux liés à la fiabilité, au tarif et au temps.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Vickerman, for your presence here tonight. Your presentation and answers to our questions have been quite beneficial for our study. We wish you a safe trip home.

Mr. Vickerman: One final comment. I put the analogy of a tsunami in my presentation because I believe it is coming and no one talks about it. It is my way of getting people to talk about it.

The Chairman: Thank you.

The committee adjourned.

OTTAWA, Tuesday, June 5, 2007

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:35 a.m. to examine and report upon current and potential future containerized freight traffic handled at, and major inbound and outbound markets served by, Canada's Pacific Gateway container ports, east coast container ports and central container ports and current and appropriate future policies relating thereto.

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

[*English*]

The Chairman: Honourable senators, this morning we will continue our examination on containerized freight. We are pleased to have Mr. John Best, Executive Director, Southern Ontario Gateway Council as our witness. Thank you for accepting our invitation, Mr. Best. We are pleased to have you with us this morning. We will hear from you first and then senators will have questions.

John Best, Executive Director, Southern Ontario Gateway Council: Thank you. It is a pleasure to be here today to talk to you about transportation policy in Canada.

I thought I would provide you with a brief overview of the Southern Ontario Gateway Council and then provide a quick overview of the current transportation climate from our perspective in Ontario. I would then be pleased to take any questions you may have.

The Southern Ontario Gateway Council is patterned after the Greater Vancouver Gateway Council. We all know it has been a tremendous success. It has been in operation for 10 years or more now. We think that the Vancouver Gateway Council played a major role in developing and advising on what ultimately became the Asia-Pacific strategy. We are impressed with their success. There is another Gateway Council, as you know, in Halifax, which precedes us by a year. We launched in December of 2006, so we are new.

Le président : Merci beaucoup, monsieur Vickerman, d'être venu ici ce soir. Votre exposé et vos réponses à nos questions nous aideront beaucoup dans notre étude. Nous vous souhaitons un bon retour à la maison.

M. Vickerman : Une dernière observation. J'ai fait l'analogie avec un tsunami dans mon exposé car je crois qu'il s'en prépare un et personne n'en parle. C'est ma façon de pousser les gens à en parler.

Le président : Merci.

La séance est levée.

OTTAWA, le mardi 5 juin 2007

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 35 pour étudier, en vue d'en faire rapport, le trafic de frets conteneurisés actuels et éventuels manutentionnés 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 les politiques actuelles et futures à cet égard.

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

[*Traduction*]

La présidente : Honorables sénateurs, ce matin, nous allons poursuivre notre étude du fret conteneurisé. Nous sommes heureux d'accueillir M. John Best, directeur général du Southern Ontario Gateway Council, qui sera notre témoin. Merci d'avoir accepté notre invitation, monsieur Best. Nous sommes heureux de vous avoir parmi nous ce matin. Nous allons d'abord vous écouter, puis les sénateurs vous poseront des questions.

John Best, directeur général, Southern Ontario Gateway Council : Merci. C'est un plaisir pour moi de me trouver ici aujourd'hui pour vous parler de la politique des transports au Canada.

J'ai pensé vous donner d'abord un bref aperçu de ce qu'est le Southern Ontario Gateway Council, puis faire un tour d'horizon rapide du contexte actuel où s'inscrivent les transports, de notre point de vue, en Ontario. Par la suite, je serai heureux de répondre à toutes vos questions.

Le Southern Ontario Gateway Council est modelé sur le Greater Vancouver Gateway Council. Or, nous savons tous que le conseil de Vancouver a été un succès foudroyant. Il existe maintenant depuis plus d'une dizaine d'années. Nous croyons que le Vancouver Gateway Council y a été pour beaucoup dans le travail d'élaboration et de consultation à propos de ce qui allait devenir la stratégie Asie-Pacifique. Le succès du conseil nous impressionne. Il y a un autre « conseil de porte d'entrée », comme vous savez, à Halifax. Celui-là nous a devancés d'un an. La naissance de notre conseil à nous remonte à décembre 2006; nous sommes donc nouveaux.

We are not solely interested in the government's investments. We know there will be a major role with private sector investment as well, but it is worth noting that there is nearly \$1 billion allocated now for Asia-Pacific in the most recent budget and something in the area of \$500 million allocated for the Windsor border crossing, whatever form that ultimately takes. There is also \$2 billion allocated in a less specified way covering Ontario and Atlantic Canada.

I think our big pitch today is that we really want to be part of that process. As the provincial and federal governments work on picking the appropriate projects and investments, the Southern Ontario Gateway Council would very much like to be part of that process.

To give you a sense of who we are, our voting members cover most of the major transportation providers in Canada, especially around freight. We have both of the class I railways, as well as the railway association as members. We have the airport authorities of both Toronto and Hamilton. We also have the ports of Toronto and Hamilton as members. The Ontario Trucking Association, Purolator, the Railway Association of Canada, and the St. Lawrence Seaway Management Corporation are also voting members, as well as a couple of private trucking firms. You get a sense that our membership is well-rooted in all modes of transportation.

We then have resource members who represent industry associations like the Automotive Parts Manufacturers' Association and the Canadian Urban Transit Association, as well as the municipal governments in our region. Every municipality in our coverage area is a member, as well as boards of trade and economic development departments within those organizations.

Our mission statement is to achieve excellence in an integrated transportation system for the prosperity of Southern Ontario. We are focused on dealing with the tremendous growth and the increase in economic activity that will take place in the next 20 years in Southern Ontario. We must ensure that the transportation system keeps pace because if it does not keep pace, growth will not occur.

We look forward to working closely with senior governments as well as the private sector, hopefully as a catalyst, if that is possible. We have in mind two kinds of investment and infrastructure. There is the obvious hard infrastructure, which we have neglected in many areas over the years. There is also a policy infrastructure that we think needs to be in place. We are pleased that the government is focused on that at this time.

Nous ne nous intéressons pas qu'aux investissements de l'État. Nous savons qu'il y aura aussi des investissements notables du côté du secteur privé, mais il vaut la peine de noter que le plus récent budget prévoit une affectation de près de un milliard de dollars pour l'Asie-Pacifique et quelque chose comme 500 millions de dollars pour le poste frontalier de Windsor, quelle que puisse en être la forme finale. Il y a également deux milliards de dollars qui sont affectés de manière plus générale à l'Ontario et à la région de l'Atlantique.

Voilà ce que nous voulons faire valoir aujourd'hui : nous souhaitons vraiment faire partie du processus en question. Tandis que les autorités provinciales et fédérales s'appliquent à choisir les investissements et les projets qui conviennent, au Southern Ontario Gateway Council, nous tenons vraiment à faire partie de ce processus.

Pour vous donner une idée de notre organisme, disons que la plupart des grandes entreprises de transport au Canada, surtout celles qui touchent au fret, y sont des membres votants. Il y a les chemins de fer de catégorie 1 aussi bien que l'association des chemins de fer. Il y a les administrations aéroportuaires de Toronto et de Hamilton. Il y a les ports de Toronto et de Hamilton. L'Ontario Trucking Association, la société Purolator, l'Association des chemins de fer du Canada et la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent en sont également membres votants, tout comme une poignée d'entreprises de camionnage du secteur privé. Vous voyez donc que tous les modes de transport sont représentés au sein de notre conseil.

Puis, il y a les membres-ressources qui représentent les associations de l'industrie, par exemple l'Association des fabricants de pièces d'automobile du Canada et l'Association canadienne du transport urbain, ainsi que les administrations municipales qui se trouvent dans nos régions. Chacune des municipalités de notre zone est membre du conseil, aux côtés des chambres de commerce et services de développement économique qui leur sont rattachés.

Notre mission consiste à mettre sur pied un système de transport intégré marqué au coin de l'excellence en vue de favoriser la prospérité du sud de l'Ontario. Nous travaillons à composer avec la croissance effarante et l'augmentation de l'activité économique qui surviendront au cours des 20 prochaines années dans le Sud de l'Ontario. Nous devons nous assurer que le réseau de transport suit le rythme, sinon, il n'y aura pas croissance.

Nous sommes prêts à collaborer étroitement avec les autorités fédérales et provinciales ainsi qu'avec des intervenants du secteur privé — en jouant, nous l'espérons, le rôle de catalyseur, dans la mesure du possible. Nous avons à l'esprit deux types d'investissement et d'infrastructure. Il y a évidemment l'infrastructure matérielle, que nous avons négligée sous de nombreux aspects au fil des ans. Il y a aussi l'infrastructure immatérielle, c'est-à-dire les politiques, qu'il nous paraît nécessaire de mettre en place. Nous sommes heureux de constater que le gouvernement s'attache actuellement à cette question.

I just attended an international gateway conference in Vancouver where there were 21 papers presented from people all around the world. One might wonder why “gateway” is suddenly the flavour of the day and everybody is focused on gateways and corridors.

They are major employment nodes; hence our interest. They are capital intensive. The good thing about the gateway concept or notion is that it promotes intermodality. That is a big issue as we try to get more efficiency out of the system.

We will never be able to build enough roads in the next 50 years to accommodate all the growth. Clearly there must be a modal shift and I think everyone understands that.

A good thing about a gateway council is that it helps to a certain degree to break down that silo mentality towards transportation. With respect to Southern Ontario, we start thinking about it as a system as opposed to a collection of municipalities squabbling over infrastructure dollars. Those days are gone.

The key is to promote the efficiency of the transportation network as a whole. That forces — and this is not so much a federal issue but it is an important issue — long-term land planning. Intermodal yards and major freight facilities are big. They require a lot of land. They can be noisy and ugly, but they are absolutely essential if we are to expand the transportation system so that it can meet the potential growth.

I will give you some facts and figures in Ontario. The Southern Ontario region, which we take as the Greater Toronto Area easterly as far as Peterborough and westerly into Waterloo, Brant and Niagara, is the twelfth largest region in North America. It is Canada’s major economic hub. Sixty-eight per cent of Ontario’s GDP is generated in our area and about 27 per cent of the Canadian GDP. It is a significant area.

One other fact I found interesting that you may well have in front of you is that when you look at the reliance on trade of various countries around the world, you see that Canada is number two in its reliance on international trade. Only Germany is ahead of Canada, slightly. Almost 38 per cent of our GDP is dependent on international trade.

If you look at the United States, only 10.2 per cent of its GDP is reliant on international trade. You get a sense of our relative vulnerability, if you will, relative to other countries. Japan is seen as a major world shipper, but only 12.5 per cent of its GDP is reliant on international trade. Japan has huge population centres that can drive much of its own market.

J’arrive d’une conférence internationale sur les villes-portes, tenue à Vancouver. Des gens venus de toutes les régions du monde y ont présenté 21 exposés. On peut se demander pourquoi l’idée d’une « porte d’entrée » a subitement la cote et que tout un chacun s’attache aux villes-portes et aux corridors.

Ce sont de grands concentrateurs d’emplois, d’où notre intérêt. Ce sont des projets qui exigent énormément de capitaux. Ce qu’il y a de bien avec l’idée d’une porte d’entrée, c’est que cela favorise l’intermodalité. Or, c’est important si nous voulons que le réseau soit plus efficace.

Durant les 50 prochaines années, nous ne réussissons jamais à construire suffisamment de routes pour que puisse se réaliser toute la croissance prévue. De toute évidence, il faut qu’il y ait une réorientation des modes de transport, et je crois que tout le monde comprend la situation.

Ce qu’un conseil de porte d’entrée a de bon, c’est qu’il permet de battre en brèche la mentalité de fragmentation qui touche les transports. Dans le cas du Sud de l’Ontario, nous commençons à envisager un réseau, par opposition à un ramassis de municipalités qui se querellent à propos du budget d’infrastructure. Cette époque-là est révolue.

L’important est de promouvoir l’efficacité du réseau de transport dans son ensemble. Ce n’est pas vraiment une question de responsabilité fédérale, mais c’est une question importante : cela force les autorités à planifier l’aménagement des terres à long terme. Les gares de triage intermodales et les grandes installations de traitement du fret occupent beaucoup de terrain. Il faut de grands terrains pour cela. C’est bruyant et c’est laid, mais c’est absolument essentiel, sinon nous n’allons pas parvenir à étendre le réseau de transport pour permettre la croissance prévue.

Je vais vous donner quelques statistiques sur l’Ontario. La région du Sud de l’Ontario, que nous assimilons au Grand Toronto jusqu’à Peterborough, à l’est, et jusqu’à Waterloo, Brant et Niagara, à l’ouest, se situe au 12^e rang des régions d’Amérique du Nord pour la taille. C’est le principal carrefour économique du Canada. La région compte pour 68 p. 100 du PIB de l’Ontario et environ 27 p. 100 du PIB du Canada. C’est une région importante.

L’autre fait qui me paraît important — vous avez peut-être déjà une donnée à ce sujet devant les yeux —, c’est la mesure dans laquelle le Canada compte sur le commerce international : pour le commerce avec divers pays du monde, le Canada vient au deuxième rang. Seule l’Allemagne le devance, et ce n’est que légèrement. Nous dépendons du commerce international pour près de 38 p. 100 de notre PIB.

Si on regarde le cas des États-Unis, on constate que seulement 10,2 p. 100 du PIB américain se rapportent au commerce international. Cela donne une idée de notre vulnérabilité relative, si vous voulez, par rapport aux autres pays. Le Japon est considéré comme un acteur d’importance sur la scène du commerce mondial, mais cela ne compte que pour 12,5 p. 100 de son PIB. Le Japon compte des centres urbains très fortement peuplés qui lui permet d’écouler sur son territoire même une bonne part de sa production.

Eighty-four per cent of Ontario's imports from the United States pass through Southern Ontario, most of that at Windsor and Sarnia and then, to a lesser degree, at Niagara. Ninety-four per cent of what we ship to the United States goes the other way on those bridges and tunnels.

Our organization was founded in response to the fact that our transportation system in Southern Ontario is facing serious pressures, partly due to some underinvestment over the last 20 years. We do not have to dwell on that; it was a fact of life at all levels of government. Now the demands on the system will start increasing fairly quickly and now is the time for proactive management and action to ensure we get the foundation right so that we can experience the projected growth.

Speaking of the growth, in our particular area we see a population increase of 3 million by 2020. We have to find a place to put 3 million more people. We are looking at increases in economic activity in the area of 40 per cent to 60 per cent. Somehow we have to find the assets to move all those goods and people around. It will be a challenge.

I know your focus is on containers and I have a couple of thoughts on that subject. If you look at the major North American ports, the biggest, of course, is Los Angeles-Long Beach and the next biggest is New York-New Jersey, although New York-New Jersey is dwarfed. Los Angeles-Long Beach is handling 13 million TEUs of cargo at this point. That will quadruple by 2020.

New York is handling a little over 4 million TEUs right now. That will triple by 2020. You see similar increases up and down both U.S. coasts. We can anticipate there will be similar increases and demands on the Canadian system, especially in the Pacific area.

The congestion in the Pacific is so great now that it has become economical for some shippers to move cargo through the Panama Canal and the Suez Canal. We are starting to see Asian cargo reaching eastern ports. I am sure you have had that explained to you by others. All projections suggest that trend will continue. They have giant Panamax ships, but the problem with them is that they can only call at a very small numbers of ports.

All of this points to tremendous congestion at these coastal ports and a need to find a new way of moving, sorting and shipping the containers.

The concept of inland ports is being explored in the United States, where containers are simply moved off the dock in the quickest way possible at the congested port level and taken inland where there is more time and room to sort them out and move

Quatre-vingt-quatre pour cent des produits américains importés en Ontario passent par le Sud de l'Ontario, pour l'essentiel à Windsor et à Sarnia, et aussi, dans une moindre mesure, à Niagara. Quatre-vingt quatorze pour cent de ce que nous expédions aux États-Unis retrouvent le chemin des mêmes ponts et tunnels, mais en sens inverse.

Nous avons créé notre organisme parce que le réseau des transports dans le Sud de l'Ontario fait face à de lourdes pressions attribuables, en partie, à l'investissement déficient qui a marqué les 20 dernières années. Nous n'avons pas à nous attarder à ce fait; c'est une réalité pour tous les ordres de gouvernement. Aujourd'hui, les exigences imposées au réseau ont commencé à s'accroître assez rapidement. Le moment est venu d'être proactif et d'adopter des techniques de gestion et des mesures qui nous permettent de nous assurer de jeter les bons fondements, de manière à ce que se réalise la croissance prévue.

En parlant de croissance, dans notre région particulière, l'accroissement de la population devrait se chiffrer à trois millions d'ici 2020. Nous devons faire de la place à trois millions de personnes. Nous envisageons un accroissement de l'activité économique qui se situe entre 40 et 60 p. 100. D'une manière ou d'une autre, nous devons trouver les activités voulues pour transporter toutes ces marchandises et toutes ces personnes. Ce ne sera pas une mince tâche.

Je sais que vous vous attachez à la question particulière des conteneurs, et j'ai moi-même quelques idées à ce sujet. Si on regarde les grands ports d'Amérique du Nord, on constate que le plus grand est, bien entendu, celui de Los Angeles-Long Beach, puis vient au deuxième rang le port de New York-New Jersey, quoique ce dernier paraisse minuscule par comparaison. Les marchandises manutentionnées au port de Los Angeles-Long Beach représentent en ce moment l'équivalent de 13 millions d'EVP. Ce nombre va quadrupler d'ici 2020.

Le port de New York prend en charge un peu plus de 4 millions d'EVP en ce moment. Cela va tripler d'ici 2020. On peut voir que les augmentations ressemblent à cela tout le long des deux côtes américaines. Nous pouvons prévoir des augmentations et des exigences semblables dans le cas du réseau canadien, surtout dans la région du Pacifique.

Le trafic des marchandises dans le Pacifique est à ce point congestionné qu'il est devenu plus rentable pour certains expéditeurs de faire transiter les cargos par le canal de Panama et le canal de Suez. Nous commençons à avoir des cargos asiatiques qui accostent dans les ports de l'est. Je suis sûr que d'autres personnes vous ont expliqué la situation. Selon toutes les prévisions, la tendance va se maintenir. Ils ont les énormes navires Panamax, mais le problème, c'est que ces navires ne peuvent accoster qu'à un très faible nombre de ports.

Tout cela laisse entrevoir une congestion monstre dans les ports côtiers en question et, de ce fait, la nécessité de trouver une façon nouvelle d'assurer le transport et le triage des conteneurs.

Le concept de ports intérieurs fait l'objet d'une certaine exploration aux États-Unis : les conteneurs y sont simplement pris du quai le plus rapidement possible, là où il y a congestion, et expédiés vers l'intérieur des terres, où il y a plus de place et de

them on to their final destinations. There is talk of inland ports in places such as Kansas where there is no water. The items will be brought in by train and truck, mainly train.

The American transportation authority is also looking at inland waterways to see if more container activity can take place on inland waterways. It is that move that may provide an opportunity in Southern Ontario. Halifax is clearly poised to handle a significant increase in containers. At some point, Halifax too will have the need to move that cargo off the somewhat limited oceanside handling facilities. That is where you will start to see more containers on the St. Lawrence Seaway. It has heretofore not made sense.

They are also putting different goods in containers. Containers used to contain finished manufactured goods. Now, all kinds of ore and different bulk goods are going into containers.

We think there will be an opportunity for some kind of a major logistics and sorting facility in Southern Ontario. We are not sure of the exact location; however, I believe that is the future and that type of facility will be built in North America. This is a North American phenomenon. The issue is how much of that happens in Canada and how much happens below the border.

I talked to an economic development consultant based in California, right on the Mexican border. He recently discovered Canada and the St. Lawrence Seaway and is now advertising to economic development departments around North America about the tremendous potential of this 1,200-mile waterway. Of course, we also have tremendous rail assets connecting us to the East Coast as well.

There is a lot going on. Everybody is focused on containers. At some point when the business case hits, there will be investment in logistics. The Southern Ontario manufacturing economy is still focused on the automotive industry, but we are seeing shifts away from Detroit as the manufacturing centre and more of a shift to the Southern United States. We are unsure how that will affect our manufacturing auto assembly plants at this point, but the general thought is that there will be some decrease, although there is more optimism about the automobile parts industry in Southern Ontario, which actually employs many more people than the assembly plants. There is a sense we are still competitive in that area and will continue to be competitive.

All of that is a very rambling discussion of some of the things coming in on the eastern part of North America around containers. We think there will be a big opportunity there. The

temps pour procéder au tri et réacheminer les marchandises vers leur destination finale. Il est question de ports intérieurs dans des endroits comme le Kansas, là où il n'y a pas d'eau. Les marchandises arriveront par train ou par camion, surtout par train.

L'administration américaine responsable des transports étudie les voies d'eau intérieures pour voir s'il serait possible d'y accroître le transport des conteneurs. C'est une décision qui pourrait être à l'origine d'occasions à saisir dans le Sud de l'Ontario. Cela ne fait aucun doute, Halifax est bien placé pour prendre en charge une augmentation importante du trafic de conteneurs. À un moment donné, le port de Halifax devra lui aussi délester les installations côtières relativement limitées d'une part des marchandises. C'est à ce moment-là que le nombre de conteneurs augmentera dans la Voie maritime du Saint-Laurent. Jusqu'à maintenant, cela ne se justifiait pas.

De même, les marchandises qui se trouvent dans les conteneurs gagnent en variété. Jadis, les conteneurs renfermaient des produits finis. Maintenant, on y trouve toutes sortes de minerais et de biens en vrac.

Nous croyons qu'il y a l'occasion de construire un grand centre de logistique et de triage dans le Sud de l'Ontario. Nous ne sommes pas parfaitement sûrs de l'endroit à choisir; cependant, je crois que l'avenir se dessine de cette façon et qu'il y aura bien ce genre d'installations en Amérique du Nord. C'est un phénomène propre à l'Amérique du Nord. La question est de savoir quelle part de l'activité en question se déroulera au Canada, et quelle part, aux États-Unis.

J'ai parlé à un conseiller en développement économique dont le bureau se trouve en Californie, à cheval sur la frontière avec le Mexique. Récemment, il a découvert le Canada et la Voie maritime du Saint-Laurent; maintenant, il fait valoir dans toute l'Amérique du Nord le potentiel énorme de cette voie maritime de 1 200 milles. Bien entendu, nous avons aussi une excellente infrastructure ferroviaire qui nous relie à la côte est.

Il y a là beaucoup d'activité. Tout le monde se concentre sur le trafic de conteneurs. À un moment donné, lorsque la question de la rentabilité sera étalée au grand jour, on investira dans la logistique. L'économie manufacturière du Sud de l'Ontario est encore centrée sur l'industrie de l'automobile, mais nous constatons que Detroit est quelque peu délaissé comme centre manufacturier au profit, de plus en plus, du Sud des États-Unis. Nous ne savons pas très bien quel sera l'effet sur nos usines d'assemblage de véhicules automobiles, mais, de manière générale, les observateurs sont d'avis que l'activité va diminuer, quoique l'industrie des pièces d'automobile suscite davantage d'optimisme dans le sud de l'Ontario. De fait, elle emploie bien plus de gens que les usines d'assemblage. L'impression, c'est que nous demeurons concurrentiels dans ce domaine et que nous le demeurerons encore à l'avenir.

Voilà bien des divagations autour de l'activité à venir dans la partie est de l'Amérique du Nord en ce qui concerne le trafic de conteneurs. Nous sommes d'avis qu'il y aura une grande occasion

issue will be, both from the private sector and from the policy sector, whether we take advantage of what we think is a pretty significant opportunity.

The Chairman: We already know that the Ontario Gateway Council model has improved transportation planning in Canada. It provides a forum where key stakeholders can work in a collaborative fashion to identify the challenges and solutions.

The Vancouver Gateway Council has been successful in consensus building with stakeholders from the Vancouver area over the past 10 years. In Halifax, the substantive efforts are directed at the Atlantic Gateway project and a strong local consensus is present in Nova Scotia.

I would like to hear your comments with respect to the relationship between the Southern Ontario Gateway Council and the federal government, especially between the gateway and Transport Canada. What kind of input do you have in the current development of national policy framework?

Given the emphasis in the recent years on the Asia-Pacific Gateway, do you think the federal government as well as other governments are receptive to the needs of Central Canada?

Mr. Best: Yes, I think so. As far as how receptive our government is, our sense is there has been a renewed focus on transportation infrastructure. Transport Canada sits as an advisor to our organization. They attend our meetings and are active in them. They have been with us since our formation and are tremendously supportive of this concept. They have provided some good guidance around how we should position ourselves so we can more effectively deal with senior governments.

I would describe Transport Canada's role in the gateway council as extremely positive. A former Southern Ontario minister had the idea to form a Southern Ontario Gateway Council. His idea grew out of observing what was going on in Vancouver and, more recently, in Halifax. Being a Southern Ontario minister, he felt there was great value and probably some urgency in establishing a gateway council.

There are differences; both Vancouver and Halifax are port-driven gateways. In other words, the basic unit of business is getting the containers off the boats and into the rest of Canada. In our case, we are a gateway because so much of the commerce with the United States passes through our region. However, we are also a destination in a sense that we provide to a market of 7 million people. It is not all import-export. Many of the things developed in our gateway are consumed within our gateway. The transportation complexities are somewhat greater.

In addition, both Halifax and Vancouver have an east-west focus. Our focus is east, west, north and south. We are in a part of Canada where there is as much north-south commerce with the

à saisir. Dans le secteur privé comme dans le secteur gouvernemental, il s'agira de savoir si nous tirons parti de ce qui nous paraît être une occasion assez importante.

La présidente : Nous savons déjà que le modèle de l'Ontario Gateway Council a servi à améliorer la planification des transports au Canada. C'est une tribune où les principaux intervenants peuvent collaborer à l'établissement des défis à relever et des solutions à mettre en œuvre.

Le Vancouver Gateway Council a réussi à établir un consensus parmi les intervenants de la Région de Vancouver, au cours des dix dernières années. À Halifax, le projet Atlantic Gateway fait l'objet d'efforts considérables. De même, le consensus local est solide en Nouvelle-Écosse.

J'aimerais savoir ce que vous pensez de la relation entre le Southern Ontario Gateway Council et le gouvernement fédéral, surtout entre la porte d'entrée et Transports Canada. Quelle influence avez-vous sur la mise au point du cadre stratégique national qui se prépare en ce moment?

Étant donné l'accent qui a été mis sur la porte d'entrée de l'Asie-Pacifique ces dernières années, croyez-vous que le gouvernement fédéral et d'autres gouvernements sont sensibles aux besoins du centre du Canada?

M. Best : Je crois que oui. Quant à savoir si notre gouvernement est ouvert à ce sujet, nous avons l'impression qu'il y a un intérêt renouvelé pour l'infrastructure des transports. Transports Canada siège à titre consultatif à notre organisme. Ses responsables assistent à nos réunions et y prennent une part active. Ils y sont depuis la création de notre organisme; ils appuient très vivement le concept. Ils nous ont donné de bons conseils quant à la position à prendre pour mieux traiter avec les administrations supérieures.

Je dirais que Transports Canada a joué un rôle extrêmement positif au sein du conseil de porte d'entrée. C'est un ancien ministre du Sud de l'Ontario qui a eu l'idée de mettre sur pied le Southern Ontario Gateway Council. Il a eu l'idée en observant ce qui se passe à Vancouver et, récemment, à Halifax. Comme il est ministre originaire du Sud de l'Ontario, il a cru que le projet avait une grande valeur et qu'il était probablement assez urgent d'établir un conseil de porte d'entrée.

Il existe des différences à relever. À Vancouver et à Halifax, il s'agit de portes d'entrée portuaires, pour ainsi dire. Autrement dit, le travail essentiel consiste à décharger les conteneurs qui arrivent par bateau et à les acheminer vers les destinations diverses au Canada. Dans notre cas à nous, s'il s'agit d'une porte d'entrée, c'est qu'il y a une si grande part du commerce canado-américain qui passe par notre région. Cependant, nous sommes aussi une destination dans le sens où il y a ici un marché de sept millions de personnes. Il n'y a pas que le trafic import-export. Bon nombre des produits qui sont fabriqués chez nous sont consommés chez nous. Les problèmes de transport sont un peu plus complexes.

En outre, c'est l'axe est-ouest qui prévaut dans le cas de Halifax et de Vancouver. Nous, nous avons deux axes : est-ouest, nord-sud. Dans notre région du Canada, le commerce nord-sud avec les

United States as there is east-west. It is not containers, it is not marine, but trains and highway are the two big ones. We have marine assets in that we are right at the centre of the seaway. We focus on that asset, which is now being used at roughly 50 per cent of its capacity; it can handle twice as many ships as it is handling now.

Is there a way that container traffic, for instance, could be diverted to the seaway? That will be a decision that the shippers make, but is there a way to make that option more attractive? There may be policy implications there through tolling or do we need to modernize the seaway? It is 60 years old and perhaps there are some infrastructure elements that would make the seaway more competitive, efficient and therefore more attractive to shippers.

The Chairman: The committee has heard different versions about the relationship between the railways and terminal operators. In Montreal, the relationship seems to be very positive. However, when in Vancouver we heard that the railways were not providing enough cars to shippers and terminals in a timely manner.

Are shippers and terminal operators satisfied with the level of service provided by the Southern Ontario Gateway in terms of efficiency?

Mr. Best: Again, we are not dealing with as much of a railway driven dynamic, although obviously both railways and a large number of short-line railways serve the area.

I would not think that rail car availability has been a serious issue with us, partly because if a rail car is not available a truck is available. There is a dynamic within the market place that if you are not competitive, there is another way of moving goods. I do not think we have seen that problem.

There is no doubt there is a healthy competition between the rail and the truck sector. They are both concerned about market share, and they are concerned about policy changes that might favour one mode over the other. However, within our organization they have checked those differences at the door so far and we have been able to work together effectively. I would not say rail capacity is the issue that it is certainly in Western Canada.

The Chairman: Short sea shipping would allow major hub container ports to be established in Canada. Short sea shipping services have been introduced on the St. Lawrence River and other Canadian waterways, but not yet for containers. On the St. Lawrence Seaway, short sea shipping would be possible only nine months of the year. Rail service is available 12 months of the year.

États-Unis est aussi important que le commerce est-ouest. Ce ne sont pas des conteneurs, ce n'est pas un trafic maritime, mais il y a le transport par train et par camion, les deux grands modes. Nous avons des actifs maritimes dans le sens où nous nous trouvons au cœur même de la voie maritime. Nous travaillons à bien exploiter cet actif, qui est maintenant utilisé à environ 50 p. 100 de sa capacité; le nombre de navires qui s'y trouvent pourrait être deux fois plus grand.

Y aurait-il une façon, par exemple, de détourner le trafic des conteneurs au profit de la voie maritime? Cela renvoie à une décision qui appartient aux transporteurs, mais y a-t-il une façon de rendre l'option plus attrayante? Y a-t-il des conséquences à envisager du point de vue de la politique gouvernementale, par exemple pour le péage? Faut-il moderniser la voie maritime? Celle-ci a 60 ans et elle comporte peut-être des éléments d'infrastructure qui, s'ils étaient rénovés, en feraient une voie navigable plus concurrentielle, efficace et donc plus attrayant aux yeux des transporteurs.

La présidente : Le comité a eu droit à différents points de vue sur la relation qui existe entre les chemins de fer et les exploitants de terminaux. À Montréal, la relation semble être très bonne. Cependant, à Vancouver, on nous a dit que les sociétés ferroviaires ne fournissaient pas ni à temps ni en nombres suffisants des wagons aux expéditeurs et aux terminaux.

Les expéditeurs et les exploitants terminaux sont-ils satisfaits du niveau de service fourni par le Southern Ontario Gateway, du point de vue de l'efficacité?

M. Best : Encore une fois, ce n'est pas une dynamique qui privilégie tant le transport par voie ferrée, mais, évidemment, il y a des chemins de fer et aussi un grand nombre de chemins de fer sur courte distance qui offrent leurs services dans la région.

Je ne crois pas que la disponibilité des voitures pose de graves difficultés chez nous, en partie du fait que, là où il n'y a pas de voiture de train, il y a toujours un camion. Il y a une dynamique qui fait que si vous n'êtes pas compétitif sur le marché, il y a toujours une autre façon de faire transporter les marchandises. Je ne crois pas que nous ayons vu ce problème chez nous.

Cela ne fait aucun doute : il y a eu une saine concurrence entre le secteur ferroviaire et le secteur du camionnage. Les deux se souciaient d'avoir une bonne part du marché et ils appréhendent les modifications des politiques qui pourraient favoriser l'autre. Cependant, au sein de notre organisme, ils ont su mettre de côté leurs divergences, et nous avons réussi à travailler ensemble de manière efficace. À mon avis, la capacité ferroviaire ne pose pas chez nous le problème qu'il pose certainement dans l'ouest du Canada.

La présidente : Il existe maintenant des services de transport sur courte distance dans la Voie maritime du Saint-Laurent et dans d'autres voies navigables canadiennes, mais pas encore pour les conteneurs. Dans le cas de la Voie maritime du Saint-Laurent, le transport sur courte distance ne serait possible que pendant neuf mois d'une année. Le service ferroviaire est offert douze mois par année.

Can St. Lawrence River short sea shipping be truly competitive to rail and trucking in the near future, and how can we achieve that? Do you think short sea shipping can play an important role in the traffic of containers? If so, what policy proposal would be necessary to ensure the viability of the short sea shipping option?

Mr. Best: I do not think we have formulated policy requests or positions yet. Our marine members do believe that short sea shipping can play a much bigger role on the St. Lawrence Seaway and into Southern Ontario.

On the issue of winter closings, there is a belief they can be further shortened to perhaps a month. The closure of the seaway is not so much driven by the weather as it is by a need for heavy maintenance that ends up closing the seaway. Ice-breaking is not an insurmountable problem. In order to have the seaway operating 12 months of the year, the Welland Canal would have to be twinned in certain places. That is a huge investment, and a business case would have to be made for that.

We look at the growth in economic and shipping activity that we see in the next 15 years, and clearly the highway system will not be expandable to where it would need to be to handle that kind of increase.

Rail has some capacity, but the general consensus — and certainly from the international gateway council that I attended in Vancouver at the beginning of last month — is that there is a role for moving containers by waterway into the heartland of North America.

There will be certain kinds of products where it will and will not work. When you talk about just-in-time delivery and those concepts; how does something that takes 30 days or two weeks compete with something that can be moved 500 miles in eight hours? If there is a steady stream, as long as the box is dropped off on the loading dock every Tuesday morning at 9:00, no one cares how long it took to get there. There is a case to be made for certain commodities that could be moved more efficiently. Then you have the whole issue of it is cheaper to ship by marine, and obviously from an environmental standpoint it is an attractive option as well.

Senator Tkachuk: You said \$2 billion is allocated to Ontario and the Maritimes and that the council wants to be plugged in to the process. What do you mean by that? Does the council have in mind a particular administrative or advisory process that you and the council suggest would be possible?

Mr. Best: There is some process under way now. Transport Canada and the Province of Ontario and the Province of Quebec have formed a committee at the ADM level that is meeting and

Le transport sur courte distance dans la Voie maritime du Saint-Laurent peut-il vraiment concurrencer le transport ferroviaire et le transport par camion dans un proche avenir, et comment y arriver? Croyez-vous que le transport sur courte distance peut tenir une place importante dans le trafic des conteneurs? Le cas échéant, quelles politiques faudrait-il adopter pour assurer la viabilité du transport maritime sur courte distance?

M. Best : Je ne crois pas que nous ayons encore formulé de demandes ou de positions là-dessus. Nos membres maritimes sont bien d'avis que le transport sur courte distance sur les voies navigables peut tenir un rôle beaucoup plus important dans le cas de la Voie maritime du Saint-Laurent, jusque dans le Sud de l'Ontario.

Quant à la fermeture de la voie maritime l'hiver, on croit qu'il serait possible de ramener cela à un mois peut-être. La fermeture de la voie maritime tient non pas tant au temps qu'il fait, mais à la nécessité de procéder à d'intenses travaux d'entretien. Les glaces ne constituent pas un problème insurmontable. Pour que la voie maritime soit praticable douze mois par année, il faudrait doubler le canal Welland à certains endroits. Cela représente un investissement énorme, qu'il faudrait parvenir à justifier.

Nous regardons la croissance économique et le transport maritime qui sont envisagés au cours des 15 prochaines années et, clairement, nous voyons que le réseau routier ne peut être élargi au point de tout prendre cela en charge.

Le secteur ferroviaire a une certaine capacité à mettre en œuvre à cet égard, mais, d'après le consensus général — et c'est certainement ce que j'ai entendu à la conférence internationale sur les portes d'entrée à laquelle j'ai assisté à Vancouver au début du mois dernier —, le transport des conteneurs par voie d'eau jusqu'au cœur du territoire de l'Amérique du Nord a un avenir.

Il y aura des types de produits où le procédé ne sera peut-être pas utile. S'il est question de livraison juste à temps et de concepts du genre, comment un transport qui prend 30 jours ou deux semaines peut-il concurrencer un transport qui se fait sur 500 milles en huit heures? Si l'approvisionnement est constant, tant et aussi longtemps que le contenant arrive au quai de livraison tous les mardis matin à 9 h, personne ne se soucie de savoir combien de temps il a fallu pour y arriver. On peut faire valoir que le transport de certaines marchandises pourrait être rendu plus efficace. Puis, il y a toute la question qui consiste à savoir s'il est plus abordable d'organiser le transport par voie d'eau et, évidemment, c'est attrayant aussi du point de vue environnemental.

Le sénateur Tkachuk : Vous avez dit que deux milliards de dollars sont affectés à l'Ontario et aux Maritimes, et que le conseil souhaitait se brancher sur le processus. Qu'entendez-vous par-là? Le conseil a-t-il à l'esprit une démarche administrative ou consultative particulière qui vous paraît possible, à vous et au conseil?

M. Best : Il y a une démarche qui est déjà en cours. Transports Canada ainsi que la Province de l'Ontario et la Province de Québec ont mis sur pied un comité de SMA dont les membres se

looking at gateway policy generally. Now that funds have been allocated, obviously they are looking at the best place to put that investment.

Our counterparts at the Ontario government have invited us to be part of that process. We have not formalized whether that involves sitting as part of their group. I do not think we are concerned about the detail of the mechanism, but we do want to be helping with that decision. We see these significant investments coming forward in transportation after 20 years of not much investment. We want to ensure it is done properly and that whatever decisions are made are made in a long-term, effective way.

A friend of mine in Ontario sometimes refers to the Santa Claus school of infrastructure allocation. This is something that must go beyond announcements and must be done carefully. We know that while transportation does have some profile right now and there has been an allocation of resources, that situation could change, as it has in the past. We want to ensure that these resources are used most effectively.

Senator Tkachuk: As a trading nation, do we have a national transportation policy?

Mr. Best: I am not able to answer that question.

Senator Tkachuk: That tells me a great deal.

Mr. Best: I am sure there is policy at various levels, but if we had a policy one of the things we should be looking at as much as possible is harmonizing customs. The way we move goods across the border is critical. Right now, we are looking at a situation where the dollar is almost at par. That was one of the huge advantages we had as a manufacturing country. There are already rumblings that the manufacturing sector will start feeling that loss of advantage. We still have some other advantages not the least of which is our health care system.

Clearly, the advantage is shrinking, and we have to add that we may be getting close to par and the border crossing snarls are a problem as well as the lack of seamlessness. Automobile parts are moving across the border both ways. Cars are manufactured in Toronto and shipped to Michigan for distribution all over North America. Typically the way automobiles are manufactured now, each plant manufactures the world's supply of whatever the model is. If it is minivans, they are all made in one plant somewhere in North America and shipped everywhere else.

It is important there be no border-crossing issues; that it be as seamless as possible. That is not easy given the political and 9/11 climate we are in. There is electronic scanning and

réunissent et étudient la politique des portes d'entrée de manière générale. Maintenant que les fonds sont répartis, évidemment, ils cherchent le meilleur endroit où investir.

Nos homologues du gouvernement de l'Ontario nous ont invités à faire partie du processus. Nous n'avons pas encore déterminé officiellement s'il s'agit de siéger au groupe dont il est question ou d'autres choses. Nous n'avons pas à nous soucier tant de l'aspect précis du mécanisme; plutôt, nous voulons contribuer à la décision prise. Nous voyons des investissements importants qui arrivent dans le domaine des transports à la suite d'une vingtaine d'années où ils ont fait défaut. Nous voulons nous assurer que cela se fait convenablement et veiller à ce que toute décision prise tienne compte de l'efficacité et du long terme.

J'ai un ami ontarien qui parle parfois de l'école budgétaire du Père Noël pour les infrastructures... Dans le dossier dont il est question ici, il faut se préoccuper d'autres choses que les belles annonces et procéder avec soin. Nous savons que, même si les transports ont quelque peu la cote en ce moment et qu'il y a eu des ressources allouées, la situation pourrait changer, comme cela a été le cas dans le passé. Nous souhaitons nous assurer que les ressources en question sont utilisées le plus efficacement possible.

Le sénateur Tkachuk : En tant que pays commerçant, le Canada a-t-il une politique nationale des transports?

M. Best : Je ne saurais répondre à la question.

Le sénateur Tkachuk : Voilà qui m'en dit beaucoup.

M. Best : Je suis sûr qu'il existe des éléments d'une politique à divers niveaux, mais si nous avons une politique, nous envisagerions notamment d'harmoniser les douanes autant que possible. La façon dont nous faisons passer les marchandises par la frontière revêt une importance capitale. En ce moment, nous sommes dans une situation où le dollar canadien est presque à égalité avec le dollar américain. La faiblesse du dollar était un des avantages énormes que nous avons à titre de pays manufacturier. Il y a déjà de la grogne à ce sujet : on dit que le secteur manufacturier commencera à ressentir que cet avantage se perd. Nous avons encore certains avantages, dont le moindre n'est pas notre réseau de la santé.

De toute évidence, c'est un avantage qui diminue, et il faut ajouter que nous nous approchons peut-être de la parité et que les embouteillages aux frontières posent un problème aussi bien que le manque de fluidité à la frontière. Les pièces d'automobile passent à la frontière, dans un sens comme dans l'autre. Les voitures fabriquées à Toronto sont expédiées au Michigan, puis distribuées dans toute l'Amérique du Nord. D'après l'usage actuel en fabrication d'automobiles, chaque usine produit maintenant l'offre mondiale du modèle dont elle a la charge. Que ce soit une minifourgonnette ou autre chose, toutes les unités sont fabriquées dans une usine particulière, quelque part en Amérique du Nord, puis envoyées partout dans le monde.

Il importe que la circulation transfrontalière ne pose pas de problèmes; qu'elle soit le plus fluide possible. Ce n'est pas facile, étant donné le climat politique que nous vivons, notamment à la

other technological methodologies that can still preserve security while allowing goods to move without delay.

Short sea shipping in Central Canada would likely involve cross-lake ferries. We are not talking about the passenger ferry that did not work, but ferries containing either containers or truck trailers. That is a much more viable option that could have a business case around it very quickly. I am not an expert on customs policy, but I do know that certain crossings are grandfathered in terms of cost recovery. If you start a new crossing — say a ferry between Erie, Pennsylvania and Nanticoke, Ontario — typically Canada Customs will require full cost recovery on setting up inspection facilities and manning them, whereas there is not full cost recovery at older crossings. That can be a bit of an impediment to someone, especially in the start-up phase of trying to establish a new trade link. You might want to consider having a look at that.

Senator Tkachuk: You were talking earlier about Los Angeles-Long Beach and the fact that these ports are becoming clogged. You said that shippers are looking at another route and coming back through the Suez Canal and directly to New York and New Jersey. Why are Vancouver and, in the future, Prince Rupert, not alternatives to Los Angeles-Long Beach, and what can we do to ensure that these Canadian ports become alternatives?

Mr. Best: They are alternatives. Vancouver's issue, and I do not want to talk in a lot of technical detail, I think is strictly that they are at capacity. That is why Prince Rupert is being established. I talked to some people at Prince Rupert, and they expect that that port will be busy from day one. Using the Canadian National, it will move goods diagonally from Prince Rupert down towards Chicago and the Mississippi River. They see themselves ramping up to take on the additional business. I think it is capacity. I do not think it is a missed opportunity. The question is how big do you make these ports? At some point, there has to be some forecasting. How long will it last? Will it last forever, or is it a 20-year cycle? Those are major concerns that people have.

We also have a huge issue — I am moving way out of my comfort zone here on technical stuff — with empty containers. The containers come over full, and it is difficult to send them back with anything in them. Those are logistics issues that will need to be addressed probably by the private sector, but there are problems. Unfortunately, an empty container takes up as much room as a full container, and there are issues around keeping the

suite des attaques du 11 septembre. Il y a les moyens de détection électronique et autres procédés techniques qui permettent de préserver la sécurité tout en permettant que les marchandises soient transportées sans délai.

Dans le centre du Canada, le transport maritime sur courte distance supposerait vraisemblablement le recours à des traversiers lacustres. Nous ne parlons pas des traversiers pour passagers qui n'ont pas fonctionné, mais plutôt de traversiers qui contiennent soit des conteneurs, soit des remorques routières. Or, il existe une option nettement plus viable qu'il serait possible de justifier très rapidement d'un point de vue commercial. Je ne suis pas spécialiste de la politique des douanes, mais je sais que certains postes frontaliers bénéficient d'un droit acquis en ce qui concerne le recouvrement des coûts. Si vous mettez sur pied un nouveau poste frontalier — disons, un traversier entre Erie, en Pennsylvanie, et Nanticoke, en Ontario —, le plus souvent, Douanes Canada exige le recouvrement intégral des coûts liés à l'aménagement et la dotation en personnel des centres d'inspection, alors que ce n'est pas l'intégralité qui a été recouvrée aux vieux postes frontaliers. Cela peut faire obstacle à un projet, surtout à l'étape de la mise sur pied d'une nouvelle voie de commerce. Vous allez peut-être vouloir vous pencher sur cette question.

Le sénateur Tkachuk : Vous parliez plus tôt du port de Los Angeles-Long Beach et du fait que les ports dont vous avez parlé commencent à souffrir de congestion. Vous dites que les expéditeurs cherchent une autre voie de commerce et qu'ils reviennent par le canal de Suez et vont directement à New York et à New Jersey. Pourquoi le port de Vancouver et, pour l'avenir, le port de Prince Rupert ne sont-ils pas des solutions de rechange au port de Los Angeles-Long Beach, et qu'est-ce que nous pouvons faire pour nous assurer que les ports canadiens en question deviennent une option à cet égard?

M. Best : Ce sont des options envisagées. Le cas de Vancouver, et je ne saurais en parler avec beaucoup de précisions techniques, est très simple : il fonctionne déjà à plein régime. Ce qui explique l'établissement du port de Prince Rupert. J'ai parlé à des gens à Prince Rupert, et ils s'attendent que le port soit achalandé dès le premier jour. Grâce au Canadien National, les marchandises circuleront par une sorte de voie oblique de Prince Rupert jusqu'à Chicago et jusqu'au Mississippi. Les gens-là envisagent de relever leur capacité pour prendre en charge l'activité supplémentaire. Je crois que c'est une question de capacité. Je ne crois pas que ce soit une occasion qui nous file entre les doigts. Il faut se demander : quelle taille faut-il donc donner à ces ports? À un moment donné, il faut faire des prévisions. Combien de temps cela va-t-il durer? Est-ce que ce sera permanent ou est-ce que ce sera un cycle de 20 ans? Ce sont là des grandes inquiétudes que nourrissent les gens.

Il y a également un problème énorme à régler — et je m'engage ici dans un dossier technique où je deviens un peu mal à l'aise — en ce qui concerne les conteneurs vides. Les conteneurs arrivent remplis à ras bord, mais il est difficile de les renvoyer autrement que vides. Ce sont des problèmes de logistique qu'il faudra probablement confier au secteur privé, mais il y a bien des difficultés qui existent. Malheureusement, un conteneur vide

ports clear so they can continue to unload ships. There are many ships waiting to unload, and that is a big problem in the system, so much so that there was a story in the *National Post* two or three weeks ago saying that we are actually in some cases, with high-end manufacturing, starting to repatriate manufacturing. We had shipped it to Asia because of the cost-benefit, but now the shipping penalty, because of congestion, is resulting in some manufacturing being repatriated to North America.

Senator Phalen: How new is the Southern Ontario Gateway concept for Southern Ontario?

Mr. Best: As I say, after about two years of groundwork, we were launched late last year. It is going very well for a relatively new organization. We have the benefit of seeing how Vancouver operated very successfully, and of course, we are in touch with both the Vancouver and Halifax gateways. We think we are getting traction. Our relationship with senior government has been positive. Our members are eager to find a way to ensure that both the policy decisions and the investments that are made in the next three or four years are as beneficial to the long-term health of the system as possible. I would say it is going well.

Senator Phalen: Roughly what proportion of the total freight passing through Southern Ontario Gateway is containerized?

Mr. Best: Very little. Most of it is on truck or train. I cannot give you an exact percentage, but containerization is really a coastal phenomenon. There is a small amount of container traffic at the Port of Toronto. Ironically, it is trucked in and out. There is no ship-borne container activity at that port, or very little. Hamilton, which carries the most tonnage of any port in Canada on the Great Lakes, is almost entirely bulk commodities mainly related to the steel industry. There is very little container activity. There is some train container moving through, supporting the automotive industry. It is an opportunity. It is not happening in any major way right now.

Senator Phalen: On your website, you say that 84 per cent of Ontario's imports from the United States use the Southern Ontario Gateway. Can you give us any information on overseas imports, where they come from, how they arrive in Ontario, and how they are transported within the province?

Mr. Best: If I am not mistaken, 84 per cent represents our imports from the U.S. It refers to what we are bringing in from the United States, so there is no offshore component there. When you think of all the electronics and Asian consumer goods and

prend autant de place qu'un conteneur plein, et il faut dégager l'espace dans les ports pour que les bateaux puissent continuer à décharger. Les navires qui attendent d'être déchargés sont nombreux, et c'est un gros problème qui touche le système, à tel point qu'il y a eu, il y a deux ou trois semaines de cela, un article paru dans le *National Post* où on disait, de fait, que, dans certains cas, dans le cas de la fabrication de produits de grande qualité, les responsables commençaient à rapatrier la tâche. Nous avons transféré la tâche en Asie en raison du rapport coût-avantage, mais, maintenant, étant donné les difficultés que pose le transport, du fait de la congestion, il y a une partie de la fabrication qui est rapatriée en Amérique du Nord.

Le sénateur Phalen : À quel point le Southern Ontario Gateway représente-t-il un concept nouveau pour le Sud de l'Ontario?

M. Best : Comme je l'ai dit, au terme de préparatifs qui ont duré deux ans, nous nous sommes mis en branle l'an dernier. Ça se passe très bien pour une organisation qui est relativement nouvelle. Nous avons l'avantage de voir comment Vancouver a procédé pour avoir beaucoup de succès et, bien entendu, nous communiquons avec les responsables des portes d'entrée de Vancouver et de Halifax. Nous croyons avoir maintenant une bonne prise sur les choses. Notre relation avec les autorités fédérales et provinciales est fructueuse. Nos membres tiennent vraiment à ce que les décisions prises en matière de politiques et d'investissements au cours des trois ou quatre prochaines années procurent le plus grand avantage possible pour la santé à long terme du réseau. Je dirais que les choses vont bien.

Le sénateur Phalen : Quelle est grosso modo la part du trafic de marchandises conteneurisées qui passe entre les mains du Southern Ontario Gateway?

M. Best : Il y en a très peu. La majeure partie du transport se fait par camion ou par train. Je ne peux vous donner un pourcentage exact, mais le trafic conteneurisé est un phénomène essentiellement côtier. Il y a un peu de trafic conteneurisé au port de Toronto. Fait paradoxal, il arrive par camion et il part par camion. Il n'y a pas de trafic maritime conteneurisé à ce port-là, ou si peu. Le port de Hamilton, qui vient au premier rang pour le tonnage parmi l'ensemble des ports canadiens des Grands Lacs, prend en charge presque exclusivement des marchandises en vrac relevant de l'industrie de l'acier. Le trafic conteneurisé y est très faible. Il y a un certain trafic ferroviaire conteneurisé, en rapport avec l'industrie de l'automobile. C'est une occasion. Ce n'est rien de majeur en ce moment.

Le sénateur Phalen : Sur votre site web, vous dites que 84 p. 100 des importations ontariennes provenant des États-Unis passent par le Southern Ontario Gateway. Pouvez-vous nous renseigner sur ces importations, nous dire d'où elles proviennent, comment elles arrivent en Ontario et comment elles sont transportées à l'intérieur de la province?

M. Best : Sauf erreur, ce chiffre de 84 p. 100 s'applique aux marchandises que nous importons des États-Unis. C'est ce que nous faisons venir des États-Unis, alors il n'y a pas là-dedans de marchandises transportées par bateau sur les océans. Si l'on songe

clothing, obviously we are the major consumer population centre in Canada, so the dollar value would be significant, but I do not have that figure.

Senator Phalen: On your website, under the border security and safety goals, you state that one of your goals is to “Monitor and influence government processes for air and surface cargo screening.” Can you tell this committee where you believe improvements in cargo screening are necessary and what government processes you are involved with in the area of cargo screening?

Mr. Best: I think the major concern in cargo screening is harmonizing the protocols on the two sides of the border, whether that means we persuade the Americans to adopt our system or vice versa, or between us we adopt a hybrid system. Many of our trucking-related members indicate that the biggest source of border delay is not trucks jammed up at a bridge trying to cross; the crossing is not an issue. In fact, Transport Canada is doing some interesting work. Now that all the trucks have these geo-positioning devices, you can track how long it takes to get from A to B. There is the perception that the bridges and tunnels are clogged up and all these problems. They have done some real-time data research and found that the average crossing time is something like 18 minutes, which is acceptable. The issue is the time spent processing paperwork. American truckers are reluctant to bring a shipment into Canada because of their perception of the bottlenecks and the red tape. That means, then, that there has to be some kind of a transfer between an American driver and a Canadian driver, which obviously adds to the time and delay. That is my sense, where I am operating, of the biggest cross-border issue that we are facing right now. It is harmonizing the clearance of goods with the American system.

Senator Phalen: We are beginning to receive mail from environmentally conscious citizens concerning the gateway projects. You also state on your website that congestion and pollution are among the most important local issues. What steps are you advocating to be taken specifically to improve air pollution caused by cargo transportation?

Mr. Best: As I said earlier, we think that there will be a natural sorting out of the process simply because we are reaching the outer limits of highway expansion. That implies a shift to other modes which are less polluting, like trains and marine. Offsetting that is the fact that the total amount of activity will increase by about 40 per cent. Even if there were a significant shift to train

à tout l'équipement électronique et aux biens de consommation et vêtements en provenance de l'Asie, il est évident que nous nous trouvons là où les consommateurs sont le plus concentrés au Canada, alors le montant en dollars serait élevé, mais je n'ai pas de chiffre.

Le sénateur Phalen : Dans la section de votre site web qui porte sur les objectifs de sécurité et de sûreté à la frontière, vous dites que l'un de vos objectifs, c'est de surveiller et d'influencer les processus gouvernementaux de contrôle du fret aérien et de surface. Pouvez-vous expliquer au comité les améliorations qu'il est nécessaire selon vous d'apporter au contrôle du fret, ainsi que les processus gouvernementaux auxquels vous participez dans le domaine du contrôle du fret?

M. Best : Je pense que la principale préoccupation, en ce qui concerne le contrôle du fret, c'est l'harmonisation des protocoles des deux côtés de la frontière, que cela signifie qu'il nous faille convaincre les Américains d'adopter notre système ou que nous adoptions le leur, ou encore que nous adoptions un système hybride. Beaucoup de nos membres du secteur du camionnage nous disent que ce qui ralentit le plus le passage de la frontière, ce ne sont pas les files de camion aux ponts; la traversée ne pose pas problème. En réalité, Transports Canada fait un travail intéressant. Maintenant que tous les camions sont équipés d'appareils de localisation géographique, il est possible de déterminer combien de temps il faut pour passer du point A au point B. On pense qu'il y a des embouteillages sur les ponts et dans les tunnels, et il y a toutes sortes de problèmes du genre. Les gens de Transports Canada ont effectué des recherches dans le cadre desquelles ils ont recueilli des données en temps réel, et ils ont constaté que le temps de traversée moyen est de l'ordre de 18 minutes, ce qui est acceptable. Le problème, c'est le temps passé à remplir des documents. Les camionneurs américains sont réticents à transporter des marchandises au Canada parce qu'ils pensent qu'ils vont être pris dans des embouteillages et qu'ils vont devoir remplir de la paperasse. Cela signifie donc qu'il doit y avoir une espèce de transfert entre un chauffeur américain et un chauffeur canadien, ce qui occasionne évidemment des délais et des retards. C'est, à mon avis, le problème lié à la frontière le plus important dans la région où je travaille. Il s'agit d'harmoniser le processus d'autorisation d'entrée des marchandises avec celui du système américain.

Le sénateur Phalen : Nous commençons à recevoir du courrier de la part de citoyens sensibles à la question environnementale au sujet des projets de porte. Vous dites aussi, dans votre site web, que les problèmes de circulation et de pollution sont parmi les plus importants à l'échelle locale. Selon vous, quelles mesures précises faudrait-il prendre pour réduire la pollution de l'air causée par le transport de marchandises?

M. Best : Comme je l'ai dit plus tôt, je pense que les choses vont en quelque sorte se régler d'elles-mêmes, simplement parce que nous atteignons les limites de l'expansion du réseau routier. Cela suppose donc que nous allons commencer à adopter d'autres moyens de transport moins polluants, comme les trains et les bateaux. Par contre, l'activité totale va augmenter d'environ

and to marine by 2020, given the growth dynamic that is happening at the same time, rather than “reduction,” a better word might be “mitigation” of what is likely to be a fairly serious problem.

Concerning technology, will trucks pollute less 20 years from now? One would hope so. There will be some of those kinds of improvements, but will all of that, for example, shifting to intermodal less-polluting options and whatever technological changes we get into with the automotive industry offset an increase in activity of 40 per cent in 15 years, I cannot say.

Senator Dawson: Mr. Best, representatives from the Port of Vancouver told the committee that it felt it needed what it called a “social licence” from local residents in order to continue to operate and grow. Are communities in Southern Ontario complaining about freight operations through the Southern Ontario Gateway negatively affecting their quality of life? If so, what are their specific complaints?

Mr. Best: We are a little different from Vancouver or Halifax, where they have these large port installations that are thousands of acres of waterfront, which obviously is a huge issue. Yes, we do have similar problems. Our major social complaint is probably around the highway system. More specifically, urban sprawl is becoming a huge issue in the greater GTA. Urban sprawl brings with it new roads, or a demand for new roads. About three years ago, the Ontario government implemented the places to grow strategy and the greenbelt strategy, in an attempt to manage where the growth occurs.

Our members are concerned that if we do not protect transportation corridors — that is, future transportation corridors — then they will become a source of friction when the attempt is made to build on those corridors. It is a serious societal issue in the sense that why do we have urban sprawl? Because young couples wanting to get married want a detached home; they do not want to live in an apartment building. You prevent urban sprawl when you decrease the demand for housing, but housing is a huge issue in Southern Ontario. We have communities springing up everywhere. We have a greenbelt policy that is supposed to protect the Niagara frontier. It will do so, but we are already seeing intensified development leapfrogging on the other side of the greenbelt. Why is that happening? It is happening because there is demand.

The issue may look like it is transportation versus people who are concerned about noise and pollution. It is the same thing with public transit. It is a great thing to say let us get more people on public transit, but the issue is what if you cannot go home at 5:00 p.m. Your train leaves at 5:00 p.m. to go home and you have to stay late. You would have to get into a whole

40 p. 100. Même s’il y a un mouvement important vers le transport ferroviaire et maritime d’ici 2020, compte tenu de la croissance qui se fera en parallèle, il faudrait plutôt parler d’« atténuer » ce qui sera susceptible d’être un problème passablement grave que de le réduire.

En ce qui concerne la technologie, les camions vont-ils être moins polluants d’ici 20 ans? C’est à espérer. Il y aura des améliorations du genre, mais est-ce que tout cela, par exemple, le passage à des transports intermodaux moins polluants ou l’évolution technologique que nous allons connaître dans le secteur automobile, va compenser une augmentation de l’activité de 40 p. 100 en 15 ans? Je ne sais pas.

Le sénateur Dawson : Monsieur Best, des représentants du Port de Vancouver nous ont dit qu’ils avaient l’impression d’avoir besoin d’un « permis social » que leur donneraient les résidents du secteur, pour pouvoir continuer leurs activités et leur croissance. Est-ce que les gens des collectivités du Sud de l’Ontario se plaignent du fait que les activités de transport du fret à la porte d’entrée du sud de l’Ontario réduisent leur qualité de vie? Le cas échéant, de quoi se plaignent-ils précisément?

M. Best : Notre situation est un peu différente de celle de Vancouver ou de Halifax, où les installations portuaires sont de taille imposante et occupent des milliers d’acres de terrain sur le bord de l’océan, ce qui est évidemment un problème énorme. Oui, nous avons bien des problèmes du même ordre. La principale plainte que formulent les gens a probablement pour objet le réseau routier. Plus précisément, l’étalement urbain est en train de devenir un problème très important dans la région du Grand Toronto. Avec l’étalement urbain, on construit de nouvelles routes, ou les gens demandent de nouvelles routes. Il y a environ trois ans, le gouvernement de l’Ontario a adopté la stratégie de la ceinture de verdure, pour essayer de gérer la croissance sur le plan géographique.

Nos membres sont inquiets du fait que, si nous ne protégeons pas les corridors de transport — c’est-à-dire les futurs corridors de transport — alors ils vont devenir une source de tension lorsque nous tenterons de les construire. C’est un grave problème de société; pourquoi l’étalement urbain se produit-il? Parce que les jeunes couples qui veulent se marier veulent vivre dans une maison unifamiliale; ils ne veulent pas vivre dans un appartement. On peut prévenir l’étalement urbain en faisant diminuer la demande de logements, mais le logement est un problème très important dans le Sud de l’Ontario. Les collectivités sont en pleine croissance un peu partout. Il y a la politique de la ceinture verte qui doit protéger la frontière du Niagara. Elle va le faire, mais nous constatons déjà une identification rapide de l’autre côté de la ceinture verte. Pourquoi? Parce qu’il y a une demande.

L’enjeu peut sembler être une opposition entre les transports et des gens qui sont préoccupés par la pollution et le bruit. C’est la même chose en ce qui concerne les transports en commun. C’est super de dire : « Faisons en sorte que davantage de gens prennent les transports en commun », mais le problème, c’est quand vous ne pouvez rentrer chez vous à 17 h. Le train qui doit vous ramener

employment dynamic. When someone is riding public transit and they say they have to go home at 5:00, they cannot stay for meetings.

You have to get into the human factor that is driving some of those serious issues. We could all take a bus if we could predict what our day would look like, and I think people would.

Senator Dawson: Both in Vancouver and in Montreal, we heard about the dual monopolies of CN and CP. You talked about competitive nature of trucking versus trains and, to a lesser level, shipping. Is the fact that both can serve the market a competitive advantage for you?

Mr. Best: Yes, it is. In Southern Ontario, the two railways are starting to share lines. They have realized that they can move more trains if they can share lines and say that everything will go eastbound on one track and westbound on the other. There is cooperation. A railway is a fixed asset. If your railway has gone to the Toyota plant in Woodstock, the other railway cannot service that company. They seem to have sorted out the pie a bit in Southern Ontario. I think there is quite a degree of cooperation.

Senator Dawson: Senator Tkachuk talked about the other gateways. To get to the Southern Ontario gateway, you go through both the Atlantic and the Quebec gateways. What kind of structural communications or cooperation exists between gateways?

I can understand that you have representatives at Transport Canada. The people we met in Montreal told us they have representatives. One works for the Atlantic desk; one for the Ontario desk.

Is there national coordination with these three gateways? Also, because of the civil servants, do they get some national perspective or does everyone go back to the regional desk and there is nothing national coming out of it?

Mr. Best: I do not know. Our relationship with our representative is excellent, but I do not know what goes on behind the curtain. I would think there is coordination.

Senator Dawson: Do you communicate with the people at the Atlantic and Quebec gateways?

Mr. Best: I am in touch on a reasonably regular basis with both the Atlantic and the Vancouver Gateway Council, my counterparts. In terms of Transport Canada, however, I do not deal with their officials from those two regions. We deal with our contacts in Central Canada. I do not know what is behind that in terms of their coordination.

chez vous part à 17 h, et vous devez rester plus longtemps au travail. Il vous faut aborder toute la question de la dynamique du travail. Lorsqu'une personne se déplace en prenant les transports en commun et qu'elle dit qu'elle doit entrer chez elle à 17 h, elle ne peut rester plus tard pour participer à des réunions.

Il faut aborder les facteurs humains qui sont à l'origine de certains de ces graves problèmes. Nous pourrions tous prendre l'autobus si nous pouvions savoir d'avance ce qui va composer notre journée, et je pense que les gens le feraient.

Le sénateur Dawson : À Vancouver comme à Montréal, nous avons entendu parler du double monopole du CN et du CP. Vous avez parlé du fait qu'il y a de la concurrence dans le secteur du transport routier, plus que dans le secteur du transport ferroviaire et que, dans une certaine mesure, dans le transport maritime. Est-ce que le fait que ces deux secteurs peuvent servir le marché est un avantage concurrentiel pour vous?

M. Best : Oui. Dans le Sud de l'Ontario, les deux sociétés ferroviaires commencent à partager leurs lignes. Elles ont compris qu'elles peuvent faire rouler plus de trains si elles partagent les lignes et qu'elles déterminent que tous les trains qui vont vers l'est vont emprunter une voie, et tous ceux qui vont vers l'ouest, l'autre. Elles collaborent. La voie ferrée est un actif fixe. Si une voie ferrée va jusqu'à l'usine Toyota de Woodstock, l'autre société ferroviaire ne peut offrir le service à cette entreprise. Il semble y avoir eu une certaine répartition dans le Sud de l'Ontario. Je pense que les sociétés ferroviaires collaborent dans une mesure passablement importante.

Le sénateur Dawson : Le sénateur Tkachuk a parlé des autres portes d'entrée. Pour se rendre à la porte d'entrée du Sud de l'Ontario, il faut passer par les portes d'entrée de l'Atlantique et du Québec. Quel genre de communications ou de collaboration structurelle y a-t-il entre les portes d'entrée?

Je peux comprendre que votre organisation soit représentée à Transports Canada. Les gens que nous avons rencontrés à Montréal nous ont dit qu'ils étaient représentés aussi. L'un d'entre eux travaille pour le bureau de l'Atlantique, l'autre, pour le bureau de l'Ontario.

Y a-t-il coordination, à l'échelle nationale, de ces trois portes d'entrée? Par ailleurs, pour ce qui est des fonctionnaires, ont-ils un quelconque point de vue national, ou est-ce que chacun retourne à son bureau régional et qu'il n'en ressort rien à l'échelle nationale?

M. Best : Je ne sais pas. Notre relation avec notre représentant est excellente, mais je ne sais pas ce qui se passe derrière le rideau. Je pense qu'il doit y avoir une certaine coordination.

Le sénateur Dawson : Communiquez-vous avec les gens des portes d'entrée de l'Atlantique et du Québec?

M. Best : Je communique à une fréquence raisonnable avec mes homologues des conseils des portes d'entrée de l'Atlantique et de Vancouver. En ce qui concerne Transports Canada, cependant, je ne traite pas avec les fonctionnaires de ces deux régions. Nous discutons avec les personnes-ressources du centre du Canada. Je ne sais pas ce qu'il y a derrière cela au chapitre de la coordination.

Senator Dawson: Do you have structured meetings, for example, with the Atlantic council?

Mr. Best: No. We do not have structured meetings, but we share information regularly. We do not have an association.

Senator Dawson: There is no Eastern Canada gateway?

Mr. Best: No; not yet.

Senator Dawson: Is there talk about it?

Mr. Best: Certainly, the Port of Halifax has made it clear that they see their success being tied to the ability of Central Canada to be the recipient of all of this extra container activity that they are anticipating. They have been to Toronto marketing their port and their concept. It has not gotten more formal than that as far as I know.

Senator Johnson: Mr. Best, the Southern Ontario Gateway Council lists seeking improvements to provincial environmental assessments as one of its strategic objectives toward its infrastructure and goals. What problems have you had with the provincial environmental assessment process?

Mr. Best: The complaint about environmental assessment around transportation projects is simply the time.

There is an opportunity in Southern Ontario for perhaps one last large transportation corridor that has not been built yet, namely the Niagara-to-GTA corridor. It would run diagonally from Fort Erie and come into the GTA to facilitate manufacturing-related shipments. That process has already been under way for approximately six years. It got off to a bit of a false start and they had to regroup. We are talking about six years of environmental assessments, EA. I attended a meeting three weeks ago where they are regrouping and saying, "Here is the new EA process, the other one did not work." They are talking 10 years before seeing a bulldozer fired up. That adds up to 16 years. That may be the worst case ever, but it is our case.

There has been some movement. The provincial government recently announced streamlining of the EA process. On these big projects you always see people looking for accelerated EAs or a class EA so that they do not have to go through the full EA. The reason you get so much resistance to EAs is that something has happened in the last 20 years that has let the EA become a death sentence to a project simply through delays.

Is there a way we can examine these environmental issues? Everyone agrees they must be addressed. How do you mitigate these problems? If you cannot mitigate them, maybe you have to rethink the plan. Does it take 10 or 16 years to get there?

Senator Johnson: That is harsh.

Mr. Best: Yes, it is. The thought is, let us respect the EA process.

Le sénateur Dawson : Organisez-vous des réunions, par exemple, avec le conseil de l'Atlantique?

M. Best : Non. Nous n'organisons pas de réunions, mais nous échangeons des renseignements de façon régulière. Il n'y a pas d'associations.

Le sénateur Dawson : Il n'y a pas de porte d'entrée de l'Est?

M. Best : Non, pas encore.

Le sénateur Dawson : En parle-t-on?

M. Best : Certainement; les représentants du Port de Halifax ont dit très clairement que leur succès dépend de la capacité du Centre du Canada de recevoir tous les conteneurs supplémentaires qu'ils prévoient recevoir. Ils se sont rendus à Toronto pour vanter leur port et leur idée. Il n'y a rien eu de plus officiel, pour autant que je sache.

Le sénateur Johnson : Monsieur Best, le Southern Ontario Gateway Council dit que l'un de ses objectifs stratégiques, par rapport à son infrastructure et ses buts, c'est de chercher à obtenir l'amélioration des évaluations environnementales provinciales. Quels problèmes avez-vous, en ce qui concerne le processus d'évaluation environnementale de la province?

M. Best : Ce dont nous nous plaignons, c'est du temps qu'il faut pour effectuer les évaluations environnementales dans le cadre des projets de transport.

Dans le Sud de l'Ontario, il reste peut-être une possibilité de construction d'un grand corridor de transport, soit le corridor Niagara-Grand Toronto. Il tracerait une diagonale entre Fort Erie et le Grand Toronto, et il servirait à faciliter l'expédition de produits manufacturés. Le processus est déjà en cours depuis environ six ans. Ça a été un peu un faux départ, et il a fallu rectifier le tir. Nous parlons de six ans d'évaluations environnementales ou EE. J'ai participé à une réunion, il y a trois semaines, où les gens essayaient de corriger la situation en disant : « Voici le nouveau processus d'EE, l'autre n'a pas fonctionné. » Ils parlent d'un délai de 10 ans avant la mise en chantier. En tout, c'est donc un délai de 16 ans. C'est peut-être le pire cas à s'être jamais produit, mais c'est notre cas.

Les choses ont un peu bougé. Le gouvernement provincial a récemment annoncé son intention de rationaliser le processus d'EE. Dans le cadre des gros projets, on voit toujours les gens essayer d'obtenir des EE accélérées ou des EE de classe, de façon à ne pas avoir à passer par l'EE complète. La raison pour laquelle les gens résistent tant aux EE, c'est qu'il s'est produit quelque chose, au cours des 20 dernières années, qui a fait que l'EE sonne le glas d'un projet aujourd'hui, juste à cause des retards.

Y a-t-il une façon dont nous puissions examiner ces problèmes environnementaux? Tout le monde est d'accord pour dire qu'il faut les régler. Comment atténuer ces problèmes? S'il n'est pas possible des les atténuer, il faut peut-être réviser le plan. Est-ce qu'il faut 10 ou 16 ans pour le faire?

Le sénateur Johnson : Voilà qui est dur.

M. Best : Oui. Ce qu'on pense, c'est : respectons le processus d'EE.

Senator Johnson: How does your process in Ontario compare to the federal environment assessment processes?

Mr. Best: I am getting out of my depth on that, frankly. I do not know how the two dovetail. You have a Canadian Environmental Assessment Agency process that we saw applied to a highway project in Hamilton. Through litigation, they were able to get the CEAA process taken away.

That is the problem; people try to avoid EAs. Everybody would agree we should do thorough environmental assessments for any big infrastructure project; however, if it is allowed to become essentially a killer of the project, then the system has become broken. That is certainly the view of our members. Can we speed it up and still do a good job is the question being asked.

Senator Johnson: What should our committee, in your view, recommend to the federal environmental assessment process? What does your council feel would improve it, given the 16 years you talk about?

Mr. Best: Certainly, this is a level of technical detail I am unable to answer. I certainly hope that there would be some harmonization between the two EA processes so that we do not have to do everything twice. I believe there is some harmonization around the two EAs. One would hate to go through a five- or six-year provincial process and then discover one had to do it all over again to satisfy a federal process.

The main thing is harmonization. If something has been studied and examined at either level that should work for both governments. Our big concern would be to get away from duplication.

Senator Johnson: What do you think is essential that our committee hear in order to develop our policy recommendations for the federal government with respect to containerized freight transportation serving the Southern Ontario gateway?

Mr. Best: I read the list of members of our organization. Our members are largely transportation providers. They are actual railways, couriers or truckers or the operators of ports, airports and facilities.

The one perspective we feel we need, and I suggest that would be helpful to you as well, is the shippers. They are the people who create the demand and decide whether they will ship by truck, boat or rail. They need to be represented in any serious discussion about transportation policy.

Through the Canadian manufacturers and exporters and other approaches, I am trying to get plugged in to shipping and shippers. They understand how the system works and what makes certain transportation and shipping decisions occur.

Le sénateur Johnson : Comment le processus de l'Ontario se compare-t-il aux processus d'évaluation environnementale du gouvernement fédéral?

M. Best : Ça dépasse mes compétences, sincèrement. Je ne sais pas comment les deux processus s'agencent. Il y a le processus de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale, que nous avons vu appliquer à un projet de route à Hamilton. On a été en mesure, par voie judiciaire, de supprimer le processus de l'ACEE.

C'est ça, le problème : les gens essaient d'éviter les EE. Tout le monde est d'accord pour dire que nous devrions effectuer des évaluations environnementales exhaustives pour tout grand projet d'infrastructure; cependant, si on laisse l'évaluation environnementale tuer le projet, essentiellement, alors le système fait défaut. C'est assurément le point de vue de nos membres. La question qui se pose, c'est : pouvons-nous accélérer le processus tout en continuant de faire du bon travail?

Le sénateur Johnson : À votre avis, qu'est-ce que le comité devrait recommander aux gens qui s'occupent du processus d'évaluation environnementale du gouvernement fédéral? Pour le conseil, qu'est-ce qui permettrait d'améliorer le processus, vu le délai de 16 ans dont vous avez parlé?

M. Best : Il est clair que la question que vous me posez est trop technique pour que je sois en mesure d'y répondre. Assurément, j'espère qu'on harmonisera les deux processus d'EE, de façon que nous n'ayons pas à tout faire en double. Je crois qu'il y a une certaine harmonisation des deux EE. Après avoir passé par un processus provincial de cinq ou six ans, il serait extrêmement désagréable d'avoir à tout refaire pour suivre un processus fédéral.

La principale chose, c'est l'harmonisation. Si quelque chose a fait l'objet d'une étude et d'un examen à l'un ou l'autre niveau, les résultats devraient être valables pour les deux gouvernements. Notre principale préoccupation, ce serait d'éviter les doublons.

Le sénateur Johnson : Qu'est-ce que, selon vous, le comité doit absolument entendre avant de formuler ses recommandations stratégiques à l'intention du gouvernement fédéral en ce qui concerne le trafic de fret conteneurisé à la porte d'entrée du Sud de l'Ontario?

M. Best : J'ai lu la liste des membres de notre organisation. Ceux-ci sont en grande partie des entreprises de transport. Ce sont des sociétés ferroviaires, des services de messagerie, des camionneurs, des exploitants de ports, d'aéroports et d'installations.

Le point de vue que nous devons adopter, selon moi, et je pense que ce serait quelque chose d'utile pour vous aussi, c'est celui de l'expéditeur. C'est l'expéditeur qui est à l'origine de la demande et qui décide s'il va envoyer sa marchandise par camion, par bateau ou par train. Les expéditeurs doivent être représentés dans le cadre de tout débat sérieux sur les politiques de transport.

Par l'intermédiaire des manufacturiers et des exportateurs du Canada et d'autres organisations, j'essaie de créer des liens avec les expéditeurs. Ceux-ci comprennent comment le système fonctionne, et ils prennent certaines décisions en matière de

I would definitely reach out to that group, as we intend to do. We do not think we can give our best advice if we do not have their views fully in front of us.

Senator Johnson: In terms of the gateway, what kind of federal funding commitment would be your wish in terms of what you are doing? Six hundred million dollars million went to the Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative.

Mr. Best: I think it is closer to \$1 billion now.

Senator Johnson: It will go toward infrastructure improvements. What would be your wish list?

Mr. Best: You may be a little shocked. At this point we do not have an “ask.” We know that there is \$2 billion set aside in an unallocated manner for Southern Ontario. I think much of it is earmarked toward Atlantic Canada. I think there is an opportunity for some of that money to go to Southern Ontario. The language around the announcement was that it would be “merit-based,” which is a good thing. There must be some demonstrated benefit to the national system. However, we all know how funding announcements get made and how projects suddenly find their way on the agenda, especially in times of political volatility. It could be a bit of a jump ball, then you start getting bad decision-making and then you start getting Mirabel.

I do not think the trick is to rush out and spend the money. The trick is to allocate the resources and then develop a measured and sensible way of figuring out what is best for the economy over the next 20 years. What is the best way to spend that money? We would like to be part of that discussion but it needs research.

You can get people who will come here and tell you how to spend \$2 billion more creatively than I can. There is a process issue here that is more critical and that is that the people involved in the transportation delivery system in Canada have not had this opportunity for the last 20 years. All of a sudden, it is here; let us get it right.

It takes so long for these projects to come to life that a little bit of reflection and developing a good process that hopefully is as immune as it can be from political cycles would be the desired way to go. I realize that is a tough call.

Senator Johnson: Would you say that in terms of the future of the Southern Ontario Gateway, investments in infrastructure, for example, transportation systems, technology, security or marketing would be the most critical issues for you?

Mr. Best: Yes, if you think about infrastructure, highways are obviously a provincial responsibility. If necessary, there are all kinds of creative funding mechanisms for highways, such as tolls.

transport et d'expédition. J'essaierais assurément de joindre ce groupe, comme nous avons l'intention de le faire. Nous ne pensons pas être en mesure de formuler les meilleurs conseils possibles si nous ne connaissons pas bien leurs points de vue.

Le sénateur Johnson : En ce qui concerne la porte d'entrée, quel genre d'engagement souhaiteriez-vous voir le gouvernement fédéral prendre, sur le plan financier, par rapport à ce que vous faites? L'Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique a reçu six cent millions de dollars.

M. Best : Je pense que c'est maintenant près d'un milliard de dollars.

Le sénateur Johnson : L'argent va servir à améliorer les infrastructures. Pour votre part, qu'aimeriez-vous obtenir?

M. Best : Vous serez peut-être un peu étonné. À ce moment-ci, nous n'avons pas de « demande ». Nous savons qu'il y a deux milliards de dollars de réservés, même si l'argent n'est pas encore alloué au Sud de l'Ontario. Je pense qu'une bonne partie de cet argent est réservée à la région de l'Atlantique. Je pense qu'il y a une possibilité qu'une partie de l'argent soit investie dans le sud de l'Ontario. La façon dont on a fait l'annonce donnait à penser que l'argent allait être accordé « en fonction du mérite », ce qui est une bonne chose. Il faut qu'il y ait des avantages démontrés pour le système national. Cependant, nous savons tous comment les annonces au sujet du financement sont faites et comment les projets se retrouvent subitement à l'ordre du jour, surtout en temps d'instabilité sur le plan politique. On met le ballon en jeu, puis il risque d'y avoir des mauvaises décisions, et c'est comme ça que des choses comme ce qui s'est passé à Mirabel finissent par se produire.

Je ne pense pas qu'il soit astucieux de se dépêcher à dépenser l'argent. Ce qui est astucieux, c'est d'allouer les ressources, puis d'élaborer un moyen sensé d'évaluer les meilleures façons de stimuler l'économie pendant les 20 prochaines années. Quelle est la meilleure façon de dépenser cet argent? Nous aimerions participer à cette discussion, mais il faut qu'il y ait d'abord des travaux de recherche.

Vous pourriez inviter ici des gens qui vous diraient comment dépenser deux milliards de dollars de façon plus créative que moi. Il y a ici une question de processus qui est plus importante, et c'est que les intervenants du réseau de transport du Canada n'ont pas eu cette occasion depuis 20 ans. Elle se présente tout à coup; essayons de la saisir comme il faut.

Ce genre de projets prend tellement de temps à réaliser qu'il pourrait être souhaitable de réfléchir un peu et d'élaborer un bon processus, qui, idéalement, sera le plus possible à l'abri des cycles politiques. Je sais que ce sera une tâche difficile.

Le sénateur Johnson : En ce qui concerne l'avenir de la porte d'entrée du Sud de l'Ontario, diriez-vous que les investissements dans l'infrastructure, par exemple, dans des réseaux de transport, dans la technologie, dans la sécurité ou dans le domaine du marketing seraient les enjeux les plus importants pour vous?

M. Best : Oui, pour ce qui est de l'infrastructure, les routes sont évidemment quelque chose qui relève de la province. Au besoin, on peut avoir recours à toutes sortes de mécanismes de

The Americans envelope the gasoline tax and dedicate it to highways. You do not necessarily have to go to general revenue to get money to build a highway.

Railways are still self-financing; they still use their own money and their shareholders' money. If we need more intermodal facilities, some way of getting products from truck to rail to perhaps marine, there might be an investment opportunity there. Something that connects those nodes might be a good federal role, where there is no clear jurisdiction, and where there is a need to connect but nobody clearly has the full responsibility. Those are areas where I think you may see a good investment opportunity.

The private sector will be there as part of that initiative in any event, because much of this is the underpinning of our economy. It is not like health care, which is 100 per cent driven by public funding. There will always be a significant opportunity for private sector investment in this area.

Senator Munson: You say you do not have an ask, yet earlier in the testimony you talked about new trade links. It seems to me that it would be an obvious to ask for these new private sector and federal government trade links with the ferries you mentioned on Lake Erie. How feasible is that idea? Is that something way down the road, or is it something on the radar screen with you folks and the federal and provincial officials?

Mr. Best: There was pretty serious activity around a ferry crossing on Lake Erie around the time that the Rochester ferry was going through its experiment, which did not work. It is really unfortunate because that exercise probably put ferries under a bit of a cloud in terms of a viable transportation link. In our view, it would have been better if they had started with a cargo ferry because there are definite advantages. For instance, you can go from Port Dover on Lake Erie to Erie, Pennsylvania, in 90 minutes by ferry. That plugs you right into the I-79 network and down to Carolina and all through the U.S. Midwest. That could save driving time. Earlier, when we talked about the use of marine, we talked about accepting the time penalty and trying to find goods where the time penalty would not be an issue. Here is one where you could actually get to the other side more quickly than driving around the lake and connect with a major transportation network.

Senator Munson: Is there a real push on now for this ferry?

financement créatif pour les routes, par exemple les postes de péage. Les Américains consacrent toutes les recettes de la taxe sur l'essence aux routes. Il n'est pas nécessaire de puiser dans les recettes générales pour obtenir de l'argent pour construire une route.

Les sociétés ferroviaires sont encore autonomes sur le plan financier; elles utilisent encore leur propre argent et celui de leurs actionnaires. Si nous avons besoin de plus d'installations intermodales, un moyen quelconque de faire passer les produits des camions au train et peut-être au bateau, c'est peut-être une occasion d'investir qui se présente. Le gouvernement fédéral a peut-être un rôle à jouer pour établir ce qui fera le lien entre ces modes de transport, dans un domaine où l'autorité n'est pas clairement définie, et où il y a un besoin d'établir des liens, mais où personne n'a encore clairement pris l'entière responsabilité de le faire. Voilà des domaines dans lesquels je pense que vous pouvez envisager de bonnes occasions d'investissement.

Le secteur privé va participer à cette initiative de toute façon, parce que c'est en grande partie le fondement de notre économie. Ce n'est pas comme les soins de santé, qui sont entièrement financés à même les deniers publics. Il y aura toujours d'importantes occasions d'investir pour le secteur privé dans ce domaine.

Le sénateur Munson : Vous dites que vous n'avez pas de demande à formuler, mais vous avez parlé plus tôt de nouvelles voies de commerce. Il me semble qu'il irait de soi de demander ces nouvelles voies de commerce du secteur privé et du gouvernement fédéral, vu que vous avez parlé de traversiers sur le lac Érié. Dans quelle mesure cette idée peut-elle être mise en pratique? Est-ce que c'est un projet à long terme, ou est-ce que c'est quelque chose que vous envisagez pour bientôt avec les fonctionnaires fédéraux et provinciaux?

M. Best : Il y a eu pas mal d'activités autour d'un éventuel traversier sur le lac Érié à l'époque où on a mis à l'essai le traversier de Rochester, ce qui n'a pas fonctionné. C'est bien dommage, parce que cet exercice a probablement eu pour effet d'assombrir un peu l'avenir des traversiers comme moyen de transport viable. À notre avis, il aurait été préférable qu'on commence par essayer de transporter des marchandises, parce que cela présente des avantages certains. Il est possible, par exemple, de faire le trajet de Port Dover, sur le bord du lac Érié, à Erie, en Pennsylvanie, en 90 minutes, par traversier. De là, l'accès est direct au réseau I-79, qui s'étend vers la Caroline et dans tout le Midwest américain. Cela pourrait permettre de passer moins de temps sur la route. Tout à l'heure, lorsque nous avons parlé du transport maritime, nous avons parlé de composer avec les délais que cela suppose et d'essayer de choisir des marchandises pour lesquelles le temps de transport n'est pas un problème. Voilà donc un exemple d'une façon plus rapide de traverser l'autre côté, plus rapide que de faire le tour du lac par la route, pour avoir accès à un réseau de transport important.

Le sénateur Munson : Est-ce que cette idée de traversier est une idée qu'on essaie vraiment de faire adopter à l'heure actuelle?

Mr. Best: Yes. Both the St. Lawrence Seaway Management Corporation and the two big ports in Ontario have developed what they call the Highway H2O process. I do not know if you have come across that in your research. Essentially they are promoting a marketing initiative that promotes all forms of enhanced use of the seaway, which could include containers and could include cross-lake ferries. They have it as a marketing concept but they are still wrestling with issues.

When they do the economic analysis, their assumption is that it has to make sense if we buy the boat. Then you get into areas such as whether we can improve the harbours on both sides. When dealing with these huge ferries, we are dealing with significant infrastructure to remove containers and get them onshore. There is an infrastructure component there, and then there is the whole issue of customs. Can we not burden a fledgling route like that with full recovery on customs at the beginning? Is there some way of making that more palatable?

There would be an infrastructure investment component that obviously if the federal government wanted to support something that was new and because it is international in nature, it would more feasibly lend itself to federal involvement. That might be an area to look at.

Senator Munson: Would that be the money that may be in the ask?

Mr. Best: It could very well. I do not want to preclude any asks. At this moment, our position has been to look at the needs. We can identify the needs; roads are too crowded and there is congestion at the border.

We have tried to be as research-based as we can so we do not make mistakes. The prime example is the border crossing issue where the thought was that the infrastructure was inadequate. At the Ambassador Bridge area, the infrastructure is inadequate; the road structure through Windsor is totally inadequate. However, in Niagara it turned out that was not the problem. The bridges are adequate but the customs are inadequate on both sides. We cannot solve that problem on our own. There are administrative and policy issues that sometimes can be as much of a problem as inadequacy of infrastructure.

Senator Munson: Would it be a good idea, to sit down with all of these competing entities and set out a cohesive national plan? Perhaps it is happening. Should the federal government link all of these gateways and the aspirations of these gateway communities?

Mr. Best: That is an interesting idea in terms of if you wanted to tie together the three big strands that make up the transportation puzzle; you have three gateway councils and stakeholder groups. One of the advantages of a gateway council is that if we do come into a place like this with an ask we have already fought it out ourselves between the competing

M. Best : Oui. La Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent et les deux grands ports de l'Ontario ont élaboré ensemble ce qu'ils appellent le processus de l'Autoroute H2O. Je ne sais pas si vous avez pris connaissance de cela dans le cadre de vos recherches. Essentiellement, ils font la promotion d'une initiative de marketing qui prône toutes sortes de façons d'utiliser davantage la voie maritime, notamment pour transporter des conteneurs, et il pourrait s'agir aussi de traversiers sur les lacs. C'est leur concept de marketing, mais ils sont toujours aux prises avec certains problèmes.

Lorsqu'ils effectuent l'analyse économique, leur hypothèse, c'est qu'il faut que le projet soit sensé si nous faisons l'acquisition du bateau. Puis il y a les questions comme celle de savoir si nous pouvons améliorer les ports des deux côtés. Pour des traversiers de cette taille, il faut des infrastructures importantes pour décharger les conteneurs sur la rive. Il y a un volet infrastructure, et il y a toute la question des douanes. Ne pouvons-nous pas éviter d'imposer un trop gros fardeau à ce projet en exigeant que les postes frontaliers fassent leurs frais au départ? Y a-t-il une façon de rendre cela plus attrayant?

Il y aurait un volet d'investissement dans les infrastructures qui, évidemment, si le gouvernement fédéral voulait soutenir un nouveau projet, international de par sa nature, pourrait se prêter plus facilement à la participation du gouvernement fédéral. C'est peut-être quelque chose à envisager.

Le sénateur Munson : Est-ce que ce serait l'argent qui pourrait faire l'objet de la demande?

M. Best : Ce pourrait très bien être le cas. Je ne veux exclure aucune demande. À l'heure actuelle, ce que nous faisons, c'est d'examiner les besoins. Nous pouvons déterminer les besoins; les routes sont engorgées, et il y a des problèmes de circulation à la frontière.

Nous avons essayé de nous fonder sur des travaux de recherche le plus possible, de façon à ne pas faire d'erreurs. Le meilleur exemple, c'est le problème du poste frontalier où nous pensions que l'infrastructure était inadéquate. Dans le secteur du pont Ambassador, l'infrastructure est inadéquate; le réseau routier de Windsor est totalement inadéquat. Cependant, à Niagara, ce n'était pas le cas. Les ponts sont adéquats, mais ce sont les douanes des deux côtés qui ne sont pas adéquates. Nous n'arriverons pas à régler le problème seul. Il arrive parfois que les problèmes administratifs ou liés aux politiques sont aussi importants que l'insuffisance de l'infrastructure.

Le sénateur Munson : Est-ce que serait une bonne idée de réunir toutes ces organisations concurrentes et d'établir un plan national cohérent? C'est peut-être ce qui est en train de se produire. Le gouvernement fédéral devrait-il établir des liens entre toutes ces portes d'entrée et entre les aspirations des intervenants de celles-ci?

M. Best : C'est une idée intéressante, si vous voulez lier les trois grands morceaux du casse-tête des transports; il y a trois conseils de portes d'entrée et groupes d'intervenants. L'un des avantages d'un conseil de porte d'entrée, c'est que lorsque nous arrivons ici, par exemple, avec une demande, nous en avons déjà débattu avec les différents intervenants qui sont en concurrence. Nous avons

stakeholders. There is already some selection of priorities that has taken place. It might make it easier to deal in a strategic way with transportation if there is a pre-selection process that has taken place just because of our membership. If they all agree this is the best project, if we can get agreement on something like that, then you know that the marine sector, rail sector and truckers have all looked at it, and as we go forward, the manufacturers will have had input as well as the major shippers.

One of the most educational things I have experienced was when I went to a shipping conference and heard people from Canadian Tire talking in terms of how they move goods, how they make decisions and what goes in the box that comes from China. All of that information is fascinating and a vital part of any discussion we have here.

Senator Munson: That is a vital part of our study. Thank you very much.

Senator Fairbairn: I am from the province of Alberta and although we are not on the coast, in fact far from it, this has been an enormous issue for my province in terms of dealing and partnering with the gateway.

How long did it take the Vancouver group, and then extended into Edmonton, to actually squeeze out a positive response and the money to boot?

Mr. Best: It took 10 years; the first time any concept is rolled out there are false starts. I would certainly like to think that we could be actively looking at real projects in the next couple of years.

I do not know if representatives from Vancouver have been here yet to talk to you to describe their process, and I am reluctant to tell their story for fear of getting some of it wrong. The first thing they had to do was sort out what was important in the lower British Columbia mainland. What were the bottlenecks? What is causing this congestion? They got down to some very basic things. They said this bridge needs to be twinned; we need a grade separation here for the railway. There was no rocket science involved. They were clear about what projects needed to be developed.

It is interesting that now that many of those projects are coming to fruition, that the people are sure they were important. They were successful in convincing people — perhaps in Alberta, Saskatchewan and further inland — that those were still the major bottlenecks. It did not matter whether you were shipping from Calgary or Abbotsford, B.C., to get to the coast. The issues were still the bottleneck around a highway and the bridge that needed twinning. All the bottlenecks were around Southern Vancouver and were acting as an impediment to shipping back into Canada, into Winnipeg and the problem simply backed up into the Prairie provinces.

donc déjà déterminé certaines priorités. C'est peut-être plus facile de s'occuper des transports de façon stratégique s'il y a un processus de présélection en place en raison de la composition de notre organisation. Si nos membres sont tous d'accord pour dire que tel ou tel projet est le meilleur, si nous arrivons à obtenir un consensus sur quelque chose du genre, alors vous savez que les secteurs du transport maritime, du transport ferroviaire et du transport routier se sont tous penchés sur la question, et, à mesure que le projet avance, les manufacturiers vont aussi formuler des propositions, tout comme les principaux expéditeurs.

Une des expériences les plus instructives que j'ai vécues, ça a été de participer à une conférence sur l'expédition, où j'ai entendu les gens de Canadian Tire parler de la façon dont ils transportent leurs marchandises, de la façon dont ils prennent des décisions et de ce qu'ils choisissent d'importer de la Chine. Toute cette information est fascinante, et c'est une part essentielle de toute discussion que nous pouvons tenir ici.

Le sénateur Munson : C'est une partie essentielle de notre étude. Merci beaucoup.

Le sénateur Fairbairn : Je viens de l'Alberta, et même si nous ne sommes pas sur la côte, et sommes même loin de celle-ci, la question des affaires et d'un partenariat avec la porte d'entrée a été très importante chez nous.

Combien de temps a-t-il fallu au groupe de Vancouver, qui a ensuite étendu ses activités jusqu'à Edmonton, pour obtenir une réaction positive et l'argent pour lancer le processus?

M. Best : Dix ans. Il y a toujours des faux départs lorsqu'on essaie d'appliquer une idée pour la première fois. J'aimerais assurément pouvoir penser que nous allons envisager sérieusement de vrais projets pour les deux ou trois années qui viennent.

Je ne sais pas si les représentants de Vancouver sont venus ici décrire leur processus, et je suis un peu réticent à raconter leur histoire, de peur de mal le faire. La première chose qu'ils ont dû faire, ça a été de déterminer ce qui était important pour le lower mainland, en Colombie-Britannique. Où se trouvaient les goulots d'étranglement? Qu'est-ce qui causait les problèmes de circulation? Ils se sont occupés de choses vraiment fondamentales. Ils ont dit : voilà un endroit où il faut construire un deuxième pont; nous avons besoin ici d'un passage à niveau pour la voie ferrée. Ce n'était rien de très compliqué. Ils ont dit clairement quels projets devaient être élaborés.

Fait intéressant, maintenant que bon nombre de ces projets commencent à porter fruit, les gens sont convaincus que c'étaient des projets importants. On a réussi à convaincre les gens — peut-être en Alberta, en Saskatchewan et encore un peu plus loin de la côte — que les goulots d'étranglement en question étaient encore les plus importants. Peu importe si vous expédiez des marchandises de Calgary ou d'Abbotsford, en Colombie-Britannique, vers la côte. Les problèmes demeuraient le goulot d'étranglement d'une autoroute et le deuxième pont qu'il fallait construire. Tous les goulots d'étranglement se trouvaient dans la partie sud de Vancouver, et ils étaient un obstacle à l'expédition de marchandises vers le reste du Canada, vers Winnipeg, et le problème s'est tout simplement étendu jusque dans les Prairies.

People in that organization put their heads together, which is very much to their credit because there is a tendency to be parochial about these issues. What made it successful was the fact that the three provinces adopted that list. Certainly, there were projects that moved into the other provinces as it got bigger.

The fact that they were able to sit down and figure out the problem, regardless of its location and what is needed to fit it, is the reason for their success. It is their ability to drive consensus.

Senator Fairbairn: I wish you well. I know there is no question that this has an enormous impact in a much broader area than some would think. My friends from Saskatchewan and Manitoba understand that our part of the country has taken many hits in recent years; far beyond anything the farm community, for example, could be responsible for and as time moves forward, this may well become a tremendous advantage to other parts of the country well beyond the coast of British Columbia.

Mr. Best: As I said earlier, they are talking about an inland port in Kansas, and those ports create jobs. There is a lot of logistic work to be done in sorting, shipping, transferring to trucks and trains, as well as many good logistic jobs if this concept of inland ports unfolds the way most people in the transportation community believe it will.

The Chairman: Mr. Best, thank you very much for your appearance here this morning. Feel free to send us any more information you could make available to us. We were very pleased to have you with us today.

The committee adjourned.

Les gens de cette organisation ont mis leurs idées en commun, ce qui est digne de mention, parce qu'on a tendance à ne prêcher que pour sa paroisse dans ce genre de dossier. Ce qui a été la clé de la réussite, c'est que trois provinces ont adopté la liste en question. Assurément, d'autres projets se sont étendus dans les autres provinces au fur et à mesure que les choses prenaient de l'ampleur.

Le fait qu'on ait pu se réunir pour définir le problème, peu importe l'endroit touché et ce qu'il fallait faire pour le régler, a été la clé du succès. Ça a été cette capacité d'obtenir un consensus.

Le sénateur Fairbairn : Je vous souhaite bonne chance. Je sais qu'il ne fait aucun doute que cela a eu des répercussions énormes dans une région beaucoup plus grande que certaines personnes le penseraient. Mes amis de la Saskatchewan et du Manitoba savent que notre région du pays a subi de nombreux coups au cours des dernières années; beaucoup plus que tout ce dont le milieu agricole, par exemple, pourrait être responsable, et, avec le temps, cela pourrait devenir un avantage très important pour les autres régions du pays, bien au-delà de la côte de la Colombie-Britannique

M. Best : Comme je l'ai dit plus tôt, on parle d'un port intérieur au Kansas, et ces ports créent des emplois. Il y a beaucoup de travail de logistique à faire, dans le tri, l'expédition et le transfert des marchandises de camions dans des trains, ainsi que beaucoup de bons emplois dans le domaine de la logistique si cette idée de ports intérieurs se matérialise comme la plupart des gens du milieu des transports pensent qu'elle le fera.

La présidente : Monsieur Best, merci beaucoup d'avoir témoigné devant nous ce matin. N'hésitez pas à nous faire parvenir tout renseignement supplémentaire que vous pourriez nous communiquer. Nous avons été très heureux de vous recevoir ce matin.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:

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

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

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

WITNESSES

Wednesday, May 16, 2007

Transport Canada:

Helena Borges, Director General, Surface Transportation Policy;
Alain Langlois, Legal Counsel, Legal Services;
David Bailey, Director, National Air Services Policy.

Wednesday, May 30, 2007

TranSystems:

John Vickerman, Founding Principal.

Tuesday, June 5, 2007

Southern Ontario Gateway Council:

John Best, Executive Director.

TÉMOINS

Le mercredi 16 mai 2007

Transports Canada :

Helena Borges, directrice générale, Politique de transport de surface;
Alain Langlois, conseiller juridique, Services juridiques;
David Bailey, directeur, Politiques de services nationaux aériens.

Le mercredi 30 mai 2007

TranSystems :

John Vickerman, directeur-fondateur.

Le mardi 5 juin 2007

Southern Ontario Gateway Council :

John Best, directeur général.