



Second Session  
Thirty-ninth Parliament, 2007

SENATE OF CANADA

---

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

**Transport and  
Communications**

*Chair:*

The Honourable LISE BACON

---

Tuesday, November 13, 2007  
Tuesday, November 20, 2007

---

**Issue No. 1**

**Organization meeting**

and

**First meeting on:**

The containerized freight traffic handled  
by Canada's ports

---

INCLUDING:

THE FIRST REPORT OF THE COMMITTEE  
(Expenses of the committee incurred during the  
First Session of the Thirty-ninth Parliament)

---

WITNESSES:

*(See back cover)*

Deuxième session de la  
trente-neuvième législature, 2007

SÉNAT DU CANADA

---

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

**Transports et des  
communications**

*Président :*

L'honorable LISE BACON

---

Le mardi 13 novembre 2007  
Le mardi 20 novembre 2007

---

**Fascicule n° 1**

**Réunion d'organisation**

et

**Première réunion concernant :**

Le trafic du fret conteneurisé manutentionné  
par les ports du Canada

---

Y COMPRIS :

LE PREMIER RAPPORT DU COMITÉ  
(Les dépenses du comité encourues au cours de la  
première session de la trente-neuvième législature)

---

TÉMOINS :

*(Voir à l'endos)*

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON  
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable Donald H. Oliver, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Adam	* LeBreton, P.C.
Dawson	(or Comeau)
Eyton	Mercer
Fox, P.C.	Merchant
* Hervieux-Payette, P.C.	Phalen
(or Tardif)	Tkachuk
Johnson	Zimmer

\*Ex officio members

(Quorum 4)

*Changes in membership of the committee:*

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Pépin substituted for that of the Honourable Senator Fox, P.C. (*November 8, 2007*).

The name of the Honourable Senator Fox, P.C., substituted for that of the Honourable Senator Pépin (*November 13, 2007*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Président* : L'honorable Lise Bacon

*Vice-président* : L'honorable Donald H. Oliver

et

Les honorables sénateurs :

Adam	* LeBreton, C.P.
Dawson	(ou Comeau)
Eyton	Mercer
Fox, C.P.	Merchant
* Hervieux-Payette, C.P.	Phalen
(ou Tardif)	Tkachuk
Johnson	Zimmer

\* Membres d'office

(Quorum 4)

*Modifications de la composition du comité :*

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

Le nom de l'honorable sénateur Pépin substitué à celui de l'honorable sénateur Fox, C.P. (*le 8 novembre 2007*).

Le nom de l'honorable sénateur Fox, C.P., substitué à celui de l'honorable sénateur Pépin (*le 13 novembre 2007*).

**ORDER OF REFERENCE**

Extract from the *Journals of the Senate*, Wednesday, November 14, 2007:

The Honourable Senator Bacon moved, seconded by the Honourable Senator Robichaud, P.C.:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine and report on current and potential future containerized freight traffic handled at, and major inbound and outbound markets served by, Canada's

- i) Pacific Gateway container ports
- ii) east coast container ports and
- iii) central container ports

and current and appropriate future policies relating thereto.

That the Committee submit its final report no later than March 31, 2008, and

That the papers and evidence received and taken and the work accomplished by the Committee on the subject since the First Session of the Thirty-Ninth Parliament be referred to the Committee.

The question being put on the motion, it was adopted.

*Le greffier du Sénat,*

Paul C. Bélisle

*Clerk of the Senate*

**ORDRE DE RENVOI**

Extrait des *Journaux du Sénat* le mercredi 14 novembre 2007 :

L'honorable sénateur Bacon propose, appuyée par l'honorable sénateur Robichaud, C.P.,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à mener une étude et à faire rapport sur le trafic du fret conteneurisé actuel et éventuel manutentionné par

- i) les ports à conteneurs de la porte d'entrée du Pacifique
- ii) les ports à conteneurs de la côte Est
- iii) 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;

Que le comité soumette son rapport final au plus tard le 31 mars 2008;

Que les mémoires reçus, les témoignages entendus et les travaux accomplis sur la question par le comité depuis la première session de la trente-neuvième législature soient renvoyés au comité.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

OTTAWA, Tuesday, November 13, 2007  
(1)

[*Translation*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 10:05 a.m., in room 257, East Block for the purpose of organization, pursuant to rule 88.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Bacon, Dawson, Oliver, Pépin and Tkachuk (5).

*In attendance:* Allison Padova and Terrence Thomas, Analysts, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament.

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

The clerk of the committee presided over the election of the chair.

The Honourable Senator Oliver moved that the Honourable Senator Bacon do take the chair of this committee.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Bacon took the chair.

The Honourable Senator Dawson moved:

That the Honourable Senator Oliver be deputy chair of this committee.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Tkachuk moved:

That the Subcommittee on Agenda and Procedure be composed of the chair, the deputy chair and the Honourable Senator Dawson; and

That the Subcommittee on Agenda and Procedure be empowered to make decisions on behalf of the committee with respect to its agenda, to invite witnesses and schedule hearings.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Dawson moved:

That the committee print its proceedings; and

That the chair be authorized to set this number to meet demand.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Oliver moved:

That, pursuant to rule 89, the chair be authorized to hold meetings, to receive and authorize the printing of the evidence when a quorum is not present, provided that a member of the committee from both the government and the opposition be present.

The question being put on the motion, it was adopted.

**PROCÈS-VERBAUX**

OTTAWA, le mardi 13 novembre 2007  
(1)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 10 h 5, dans la salle 257 de l'édifice de l'Est, pour tenir sa séance d'organisation, conformément à l'article 88 du Règlement.

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateurs Bacon, Dawson, Oliver, Pépin et Tkachuk (5).

*Aussi présents :* Allison Padova et Terrence Thomas, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

*Également présents :* Les sténographes officiels du Sénat.

Le greffier du comité préside à l'élection à la présidence.

L'honorable sénateur Oliver propose que l'honorable sénateur Bacon assume la présidence du comité.

La question, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Bacon occupe le fauteuil.

L'honorable sénateur Dawson propose :

Que l'honorable sénateur Oliver assume la vice-présidence du comité.

La question, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Tkachuk propose :

Que le Sous-comité du programme et de la procédure se compose de la présidente, du vice-président et de l'honorable sénateur Dawson; et

Que le Sous-comité du programme et de la procédure soit autorisé à prendre des décisions au nom du comité relativement au programme, à inviter les témoins et à établir l'horaire des audiences.

La question, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Dawson propose :

Que le comité fasse imprimer ses délibérations; et

Que la présidente soit autorisée à déterminer le nombre d'exemplaires à imprimer pour répondre à la demande.

La question, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Oliver propose :

Que, conformément à l'article 89 du Règlement, la présidente soit autorisée à tenir des réunions pour entendre des témoignages et à en permettre la publication en l'absence du quorum, pourvu qu'un représentant du gouvernement et un représentant de l'opposition soient présents.

La question, mise aux voix, est adoptée.

The Honourable Senator Dawson moved:

That the committee adopt the draft first report, prepared in accordance with rule 104.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Tkachuk moved:

That the committee ask the Library of Parliament to assign research analysts to the committee;

That the chair be authorized to seek authority from the Senate to engage the services of such counsel and technical, clerical and other personnel as may be necessary for the purpose of the committee's examination and consideration of such bills, subject-matters of bills and estimates as are referred to it;

That the Subcommittee on Agenda and Procedure be authorized to retain the services of such experts as may be required by the work of the committee; and

That the chair, on behalf of the committee, direct the research staff in the preparation of studies, analyses, summaries and draft reports.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Pépin moved:

That, pursuant to section 32 of the Financial Administration Act and section 7, Chapter 3:06 of the *Senate Administrative Rules*, authority to commit funds be conferred individually on the chair, the deputy chair, and the clerk of the committee; and

That, pursuant to section 34 of the Financial Administration Act, and section 8, Chapter 3:06 of the *Senate Administrative Rules*, authority for certifying accounts payable by the committee be conferred individually on the chair, the deputy chair, and the clerk of the committee.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Dawson moved:

That the committee empower the Subcommittee on Agenda and Procedure to designate, as required, one or more members of the committee and/or such staff as may be necessary to travel on assignment on behalf of the committee.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Pépin moved:

That the Subcommittee on Agenda and Procedure be authorized to:

1. determine whether any member of the committee is on "official business" for the purposes of paragraph 8(3)(a) of the Senators Attendance Policy, published in the *Journals of the Senate* on Wednesday, June 3, 1998; and

L'honorable sénateur Dawson propose :

Que le comité adopte la première ébauche de rapport préparée conformément à l'article 104 du Règlement.

La question, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Tkachuk propose :

Que le comité demande à la Bibliothèque du Parlement d'affecter des analystes au comité;

Que la présidente soit autorisée à demander au Sénat la permission de retenir les services de conseillers juridiques, de techniciens, d'employés de bureau et d'autres personnes, au besoin, pour aider le comité à examiner les projets de loi, l'objet de ces derniers et les prévisions budgétaires qui lui sont renvoyés;

Que le Sous-comité du programme et de la procédure soit autorisé à faire appel au service des experts-conseils dont le comité pourra avoir besoin dans le cadre de ses travaux; et

Que la présidente, au nom du comité, dirige le personnel de recherche dans la préparation d'études, d'analyses, de résumés et de projets de rapport.

La question, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Pépin propose :

Que, conformément à l'article 32 de la Loi sur la gestion des finances publiques, et à l'article 7, chapitre 3:06, du Règlement administratif du Sénat, le pouvoir d'engager les fonds du comité soit conféré individuellement à la présidente, au vice-président et au greffier du comité; et

Que, conformément à l'article 34 de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et à l'article 8, chapitre 3:06, du *Règlement administratif du Sénat*, le pouvoir d'approuver les comptes à payer au nom du comité soit conféré individuellement à la présidente, au vice-président et au greffier du comité.

La question, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Dawson propose :

Que le comité autorise le Sous-comité du programme et de la procédure à désigner, au besoin, un ou plusieurs membres du comité, de même que le personnel nécessaire, qui se déplaceront au nom du comité.

La question, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Pépin propose :

Que le Sous-comité du programme et de la procédure soit autorisé à :

1. déterminer si un membre du comité remplit un « engagement public » au sens de l'alinéa 8(3)a) de la politique relative à la présence des sénateurs, publiée dans les *Journaux du Sénat* du mercredi 3 juin 1998; et

2. consider any member of the committee to be on “official business” if that member is: (a) attending an event or meeting related to the work of the committee; or (b) making a presentation related to the work of the committee.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Pépin moved:

That, pursuant to the Senate guidelines for witnesses’ expenses, the committee may reimburse reasonable travelling and living expenses for one witness from any one organization and payment will take place upon application, but that the chair be authorized to approve expenses for a second witness should there be exceptional circumstances.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Tkachuk moved:

That the chair be authorized to seek permission from the Senate to permit coverage by electronic media of the committee’s public proceedings with the least possible disruption of its hearings; and

That the Subcommittee on Agenda and Procedure be empowered to allow such coverage at its discretion.

The question being put on the motion, it was adopted.

The committee considered the following legislative budget application:

Summary of Expenditures

Professional and Other Services	\$	10,000
Transportation and Communications		8,000
All Other Expenditures		<u>2,000</u>
TOTAL	\$	20,000

The Honourable Senator Tkachuk moved:

That the legislative budget application in the amount of \$20,000 be approved for submission to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration.

The question being put on the motion, it was adopted.

The chair informed the committee of the time slot for its regular meetings.

The committee proceeded to discuss its agenda.

The Honourable Senator Dawson moved:

That the chair seek an order of reference to resume the committee’s study on containerized freight traffic handled by Canada’s ports began in the First Session of the Thirty-ninth Parliament.

The question being put on the motion, it was adopted.

The committee considered the following special study budget application (containerized freight traffic handled by Canada’s ports):

2. considérer qu’un membre du comité remplit un « engagement public » si ce membre : a) assiste à une réception, à une activité ou à une réunion se rapportant aux travaux du comité; ou b) fait un exposé ayant trait aux travaux du comité.

La question, mise aux voix, est adoptée.

L’honorable sénateur Pépin propose :

Que, conformément aux lignes directrices concernant les frais de déplacement des témoins, le comité rembourse les dépenses raisonnables de voyages et d’hébergement à un témoin par organisme, après qu’une demande de remboursement aura été présentée, mais que la présidente soit autorisée à permettre le remboursement de dépenses à un deuxième témoin de ce même organisme en cas de circonstances exceptionnelles.

La question, mise aux voix, est adoptée.

L’honorable sénateur Tkachuk propose :

Que la présidente soit autorisée à demander au Sénat la permission de diffuser ses délibérations publiques par les médias d’information électroniques, de manière à déranger le moins possible ses travaux; et

Que le Sous-comité du programme et de la procédure soit autorisé à permettre cette diffusion à sa discrétion.

La question, mise aux voix, est adoptée.

Le comité examine le budget suivant, relatif à l’étude de mesures législatives :

Résumé des dépenses

Services professionnels et autres	10 000 \$
Transports et communications	8 000
Toutes autres dépenses	<u>2 000</u>
TOTAL	20 000 \$

L’honorable sénateur Tkachuk propose :

Que le budget relatif à l’étude de mesures législatives se chiffant à 20 000 \$ soit approuvé et soumis au Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l’administration.

La question, mise aux voix, est adoptée.

La présidente communique aux membres du comité l’horaire normal des séances.

Le comité entame une discussion sur son programme.

L’honorable sénateur Dawson propose :

Que la présidente demande un ordre de renvoi pour que le comité reprenne son étude concernant le trafic du fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada, étude qui a été entreprise lors de la première session de la 39<sup>e</sup> législature.

La question, mise aux voix, est adoptée.

Le comité examine le budget suivant pour l’étude spéciale (trafic du fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada) :

## Summary of Expenditures

Professional and Other Services	\$	20,400
Transportation and Communications		110,364
All Other Expenditures		<u>5,500</u>
TOTAL	\$	136,264

The Honourable Senator Oliver moved:

That the special study budget application (containerized freight traffic handled by Canada's ports) in the amount of \$136,264 be approved for submission to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration.

The question being put on the motion, it was adopted.

At 10:20 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Tuesday, November 20, 2007

(2)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 9:33 a.m., in room 257, East Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Bacon, Merchant, Oliver, Phalen, Tkachuk and Zimmer (6).

*In attendance:* Allison Padova, Analyst, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament.

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

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, November 14, 2007, the committee began its consideration of containerized freight traffic handled by Canada's ports.

WITNESSES:

*Prairie-to-Ports Gateway & Inland Port:*

Doug Campbell, CEO.

*City of Moose Jaw:*

Dale McBain, Mayor.

*Saskatchewan AgriVision Corp.:*

C.M. (Red) Williams, President, and President of Prairie-to-Ports Gateway & Inland Port.

*City of Saskatoon:*

Donald Atchison, Mayor;

Randy Grauer, City Planner.

## Résumé des dépenses

Services professionnels et autres	20 400 \$
Transports et communications	110 364
Toutes autres dépenses	<u>5 500</u>
TOTAL	136 264 \$

L'honorable sénateur Oliver propose :

Que le budget pour l'étude spéciale (trafic du fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada), d'un montant de 136 264 \$, soit approuvé et soumis au Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration.

La question, mise aux voix, est adoptée.

À 10 h 20, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mardi 20 novembre 2007

(2)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 33, dans la salle 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable sénateur Lise Bacon (*présidente*).

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateurs Bacon, Merchant, Oliver, Phalen, Tkachuk et Zimmer (6).

*Aussi présente :* Allison Padova, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

*Également présents :* Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 14 novembre 2007, le comité entreprend son étude relative au trafic du fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada.

TÉMOINS :

*Prairie-to-Ports Gateway & Inland Port :*

Doug Campbell, PDG.

*Ville de Moose Jaw :*

Dale McBain, maire.

*Saskatchewan AgriVision Corp. :*

C.M. (Red) Williams, président, et président de Prairie-to-Ports Gateway & Inland Port.

*Ville de Saskatoon :*

Donald Atchison, maire;

Randy Grauer, urbaniste.

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

The committee considered its agenda (future business).

At 10:38 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

*ATTEST:*

MM. Campbell, Williams, McBain et Atchison font chacun une déclaration d'ouverture puis, ensemble, répondent aux questions.

Le comité examine son programme (activités futures).

À 10 h 38, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

*ATTESTÉ :*

*Le greffier du comité,*

Denis Robert

*Clerk of the committee*



**REPORT OF THE COMMITTEE**

Tuesday, November 13, 2007

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

**FIRST REPORT**

Your Committee, which was authorized by the Senate to incur expenses for the purpose of its examination and consideration of such legislation and other matters as were referred to it, reports, pursuant to Rule 104, that the expenses incurred by the Committee during the First Session of the Thirty-ninth Parliament are as follows:

## 1. With respect to its examination of legislation:

Professional and Other Services	\$	5,943
Transport and Communications		0
Other Expenditures		0
Witness Expenses		<u>755</u>
Total	\$	6,698

## 2. With respect to its study of the current state of Canadian media industries:

Professional and Other Services	\$	1,179
Transport and Communications		0
Other Expenditures		1,344
Witness Expenses		<u>0</u>
Total	\$	2,523

## 3. With respect to its study of the containerized freight traffic handled by Canada's ports:

Professional and Other Services	\$	22,091
Transport and Communications		75,830
Other Expenditures		2,680
Witness Expenses		<u>4,790</u>
Total	\$	105,391

## 4. With respect to its study of the Canadian Television Fund:

Professional and Other Services	\$	1,297
Transport and Communications		0
Other Expenditures		0
Witness Expenses		<u>0</u>
Total	\$	1,297

During the session the Committee held 52 meetings, during which it received evidence from 141 witnesses. A total of more than 77 hours was spent in meetings.

The Committee completed its wide-ranging examination of the Canadian news media in June 2006. The Final Report, issued in two volumes, included 40 recommendations, and also 10 suggestions in areas generally outside federal jurisdiction. The recommendations cover a wide array of concerns expressed by witnesses: media concentration; the inadequate funding and unclear role and mandate of the national public broadcaster; the legal and professional environment, as well as training for journalists; and federal support programs. As

**RAPPORT DU COMITÉ**

Le mardi 13 novembre 2007

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

**PREMIER RAPPORT**

Votre Comité, qui a été autorisé par le Sénat à engager des dépenses aux fins d'examiner les mesures législatives et autres questions qui lui ont été déferées, dépose, conformément à l'article 104 du Règlement, le relevé suivant des dépenses encourues à cette fin par le Comité au cours de la première session de la trente-neuvième législature :

## 1. Relatif à son étude des mesures législatives :

Services professionnels et autres	5 943 \$
Transports et communications	0
Autres dépenses	0
Dépenses des témoins	<u>755</u>
Total	6 698 \$

## 2. Relatif à son étude de l'état actuel des industries de médias canadiens :

Services professionnels et autres	1 179 \$
Transports et communications	0
Autres dépenses	1 344
Dépenses des témoins	<u>0</u>
Total	2 523 \$

## 3. Relatif à son étude du trafic du fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada :

Services professionnels et autres	22 091 \$
Transports et communications	75 830
Autres dépenses	2 680
Dépenses des témoins	<u>4 790</u>
Total	105 391 \$

## 4. Relatif à son étude du Fonds canadiens de télévision :

Services professionnels et autres	1 297 \$
Transports et communications	0
Autres dépenses	0
Dépenses des témoins	<u>0</u>
Total	1 297 \$

Le Comité a tenu 52 réunions au cours de la session, et a reçu des témoignages de 141 individus. Il a tenu des réunions pendant un total de plus de 77 heures.

Le Comité a terminé son examen en profondeur des médias d'information canadiens en juin 2006. Le rapport final, en deux volumes, comprenait 40 recommandations et 10 suggestions visant des domaines qui débordent en général les limites de la compétence fédérale. Les recommandations du Comité ont porté sur une vaste gamme de sujets de préoccupation exposés par les témoins : la concentration des médias; le financement insuffisant du diffuseur public national ainsi que le manque de clarté de son rôle et de son mandat; l'environnement juridique et professionnel

emphasized throughout the study, the Committee's work and recommendations dealt exclusively with the architecture of the news media system in Canada and not the content of the news.

Upon completion of the media study, the Committee began a special study examining containerized freight traffic handled at Canada's major container ports. As part of this study, the Committee traveled to Vancouver and Montreal to hold public hearings and conduct fact-finding. The Committee also conducted a study on the objectives, operation and governance of the Canadian Television Fund, tabling its final report on May 10, 2007.

In addition to these special studies, the Committee also dealt with three bills during this session: Bill C-3, An Act respecting international bridges and tunnels and making a consequential amendment to another Act (reported with amendments and observations on December 12, 2006); Bill C-11, An Act to amend the Canada Transportation Act and the Railway Safety Act and to make consequential amendments to other Acts (reported with amendments and observations on May 17, 2007); and Bill C-59, An Act to amend the Criminal Code (unauthorized recording of a movie) (reported without amendment on June 21, 2007).

Finally, the committee considered two user fee proposals from Industry Canada: one concerning new fees for services provided by the department relating to telecommunications and radio apparatus; and a second for a spectrum licence fee for broadband public safety communications in bands 4940-4990 MHz. The Committee tabled its reports on user fees on October 26, 2006 and June 13, 2007.

Respectfully submitted,

*La présidente,*

LISE BACON

*Chair*

dans lequel les médias évoluent, ainsi que la formation des journalistes; et les programmes de soutien fédéraux. Comme le Comité l'a rappelé à plusieurs reprises, ses travaux et ses recommandations portaient exclusivement sur l'architecture du système des médias d'information canadiens et non sur la teneur de l'information.

Après avoir terminé son examen des médias, le Comité a entrepris une étude spéciale sur le trafic du fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada. Dans le cadre de son étude du fret conteneurisé, il s'est rendu à Vancouver et à Montréal où il a tenu des audiences publiques et visité des ports à conteneurs. Il a aussi mené une étude sur les objectifs, le fonctionnement et la gouvernance du Fonds canadien de télévision au sujet duquel il a déposé son rapport final le 10 mai 2007.

Outre ces études spéciales, le Comité a aussi examiné trois projets de loi durant la session : le projet de loi C-3, Loi concernant les ponts et tunnels internationaux et modifiant une loi en conséquence (dont il a fait rapport avec amendements et observations le 12 décembre 2006); 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 (dont il a fait rapport avec amendements et observations le 17 mai 2007); le projet de loi C-59, Loi modifiant le Code criminel (enregistrement non autorisé d'un film) (dont il a fait rapport sans amendement le 21 juin 2007).

Enfin, le Comité a étudié deux propositions d'Industrie Canada relatives aux frais d'utilisation; la première concernait l'adoption d'un nouveau barème de droits pour des services associés aux appareils radio et aux appareils de télécommunications fournis par Industrie Canada; la seconde un droit de licence de spectre pour les communications des services de sécurité publique à large bande dans la bande de fréquence 4940-4990 MHz. Le Comité a déposé les rapports sur les frais d'utilisation le 26 octobre 2006 et le 13 juin 2007.

Respectueusement soumis,

**EVIDENCE**

OTTAWA, Tuesday, November 13, 2007

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 10:05 a.m., pursuant to rule 88 of the *Rules of the Senate* for the purpose of holding its organization meeting.

[*Translation*]

**Denis Robert, Clerk of the Committee:** Honourable senators, I see a quorum. As clerk of the committee, it is my duty to preside over the election of the chair. I am ready to receive your motions in this regard.

**Senator Oliver:** I move that Senator Bacon be chair of the committee.

**Mr. Robert:** Senator Oliver moves that Senator Bacon be chair of the committee. Are there any other motions?

**Hon. Senators:** No.

**Mr. Robert:** I invite Senator Bacon to take the chair. Congratulations! You are elected chair of the committee.

[*English*]

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

**The Chair:** I wish to thank honourable senators for their confidence. We will try to pursue what we started during the last session of Parliament. I will now take a motion for the election of deputy chair.

**Senator Dawson:** I propose Senator Oliver.

**The Chair:** Will Senator Oliver accept?

**Senator Oliver:** Yes, I will accept with pleasure.

**The Chair:** Congratulations on your nomination Senator Oliver. We have good people on this committee and I am sure you will enjoy being deputy chair.

With respect to the Subcommittee on Agenda and Procedure, I wish to appoint the other member of the committee to be a member of the steering committee. Do I have a motion so we can start working right away?

**Senator Tkachuk:** I move Senator Dawson, if that is acceptable to you, chair, and acceptable to Senator Dawson, of course.

**The Chair:** Is that acceptable Senator Dawson?

**Senator Dawson:** It is acceptable.

**The Chair:** The motion is agreed to.

Senators, I also need a motion to print the committee's proceedings, which is the fourth item on the agenda.

**Senator Dawson:** I so move.

**TÉMOIGNAGES**

OTTAWA, le mardi 13 novembre 2007

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 10 h 5, conformément à l'article 88 du *Règlement du Sénat*, pour tenir sa séance d'organisation.

[*Français*]

**Denis Robert, greffier du comité :** Honorables sénateurs, je vois un quorum. En tant que greffier du comité, il est de mon devoir de présider à l'élection du président. Je suis à votre disposition pour recevoir vos motions en ce sens.

**Le sénateur Oliver :** Je propose de nommer le sénateur Bacon à la présidence du comité.

**M. Robert :** Le sénateur Oliver propose que le sénateur Bacon soit présidente du comité. Y a-t-il d'autres motions?

**Des voix :** Non.

**M. Robert :** J'invite le sénateur Bacon à occuper le fauteuil. Félicitations! Vous êtes élue présidente du comité.

[*Traduction*]

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

**La présidente :** Je tiens à remercier les honorables sénateurs de m'accorder leur confiance. Nous allons tâcher de poursuivre ce que nous avons entrepris lors de la dernière session. Je vais maintenant accueillir une motion visant l'élection d'un vice-président.

**Le sénateur Dawson :** Je propose le sénateur Oliver.

**La présidente :** Le sénateur Oliver est-il d'accord?

**Le sénateur Oliver :** Oui, j'accepte avec plaisir.

**La présidente :** Félicitations pour votre nomination, sénateur Oliver. Notre comité compte de bons membres, et je suis certaine que vous apprécierez votre rôle de vice-président.

En ce qui a trait au Sous-comité du programme et de la procédure, j'aimerais nommer un autre membre du comité pour siéger au comité directeur. Pourriez-vous me soumettre une motion à cet effet, afin que nous puissions nous atteler à la tâche immédiatement?

**Le sénateur Tkachuk :** Madame la présidente, je propose le sénateur Dawson, si cela vous convient, à vous et au sénateur Dawson, bien entendu.

**La présidente :** Cela vous va-t-il, sénateur Dawson?

**Le sénateur Dawson :** Oui.

**La présidente :** La motion est adoptée.

Sénateurs, il me faut également une motion visant à faire imprimer les délibérations du comité, ce qui constitue le quatrième point à l'ordre du jour.

**Le sénateur Dawson :** J'en fais la proposition.

**The Chair:** The motion is agreed to. The chair is authorized to set the number to meet demand.

The next item on the agenda, number 5, is pursuant to rule 89, and gives the chair authorization to hold meetings and to receive and print evidence when a quorum is not present.

**Senator Oliver:** I so move.

**The Chair:** Shall I read this item?

**Some Hon. Senators:** No.

**The Chair:** Item number 5 is agreed to.

Item number 6 concerns the financial report. It states that the committee adopt the draft first report prepared in accordance with rule 104. Senators have a copy of the report. Do I have a motion on that item? The motion is carried.

Number 7 on the agenda is with respect to the research staff.

**Senator Tkachuk:** I so move.

**The Chair:** Thank you, Senator Tkachuk. The item is agreed to.

Number 8 concerns the authority to commit funds and certify accounts.

**Senator Pépin:** I so move.

**The Chair:** Thank you, Senator Pépin. Senator Pépin is replacing Senator Fox this morning.

The next item on the agenda concerns travel.

**Senator Dawson:** I so move.

**The Chair:** The item is agreed to. We will get back to that.

Number 10 is the next item and concerns the designation of members travelling on committee business.

**Senator Pépin:** I so move.

**The Chair:** The item is agreed to.

The next item is travelling and living expenses of witnesses.

**Senator Pépin:** I so move.

**The Chair:** The item is agreed to.

Number 12 is the electronic media coverage of public meetings.

**Senator Dawson:** I so move.

**The Chair:** The item is agreed to.

Number 13 is the budget for legislation, and you have Appendix C before you.

**Senator Tkachuk:** I so move.

**The Chair:** Thank you, Senator Tkachuk. The item is agreed to.

**La présidente :** La motion est adoptée. La présidence est autorisée à déterminer le nombre d'exemplaires à imprimer pour répondre à la demande.

Le point suivant à l'ordre du jour, le cinquième, concerne l'article 89 du Règlement. Il s'agit d'accorder à la présidence l'autorisation de tenir des séances et de recevoir et d'imprimer les témoignages en l'absence de quorum.

**Le sénateur Oliver :** Je fais une proposition en ce sens.

**La présidente :** Dois-je lire cet article?

**Des voix :** Non.

**La présidente :** Le cinquième article est adopté.

Le sixième point, qui concerne le rapport financier, prévoit l'adoption par le comité de l'ébauche du premier rapport, préparé conformément à l'article 104 du Règlement. Les sénateurs en ont une copie. Ai-je une motion là-dessus? La motion est adoptée.

Le septième article à l'ordre du jour porte sur le personnel de recherche.

**Le sénateur Tkachuk :** J'en fais la proposition.

**La présidente :** Merci, sénateur Tkachuk. L'article est adopté.

À l'article 8, il est question de l'autorisation à engager des fonds et à approuver les comptes à payer.

**Le sénateur Pépin :** Je le propose.

**La présidente :** Merci, sénateur Pépin. Le sénateur Pépin remplace le sénateur Fox ce matin.

Le point suivant à l'ordre du jour concerne les voyages.

**Le sénateur Dawson :** J'en fais la proposition.

**La présidente :** L'article est adopté. Nous y reviendrons.

Le suivant, l'article 10, traite de la désignation des membres du comité qui voyagent pour les affaires du comité.

**Le sénateur Pépin :** J'en fais la proposition.

**La présidente :** L'article est adopté.

Le point suivant concerne les frais de déplacement et de séjour des témoins.

**Le sénateur Pépin :** J'en fais la proposition.

**La présidente :** L'article est adopté.

L'article 12 porte sur la diffusion des délibérations publiques par les médias d'information électronique.

**Le sénateur Dawson :** Je le propose.

**La présidente :** L'article est adopté.

Le 13<sup>e</sup> article concerne le budget relatif à l'examen des mesures législatives; vous avez devant vous l'Annexe C.

**Le sénateur Tkachuk :** J'en fais la proposition.

**La présidente :** Merci, sénateur Tkachuk. L'article est adopté.

The next item, number 14, concerns the time slots for regular meetings. The scheduled times are still Tuesday at 9:30 a.m. and Wednesday at 6:15 p.m.

**Senator Oliver:** At what time does the Tuesday meeting finish?

**The Chair:** We usually stop around eleven o'clock. We have a caucus meeting, and I believe you also have a caucus meeting near that time.

**Senator Tkachuk:** Yes, we do.

**Senator Oliver:** At what time does the meeting end on Wednesday night?

**The Chair:** We sit for a maximum of two hours.

**Senator Tkachuk:** I used to want to work until midnight, but Senator Bacon would not allow it.

**The Chair:** We have dinner at 5:30, prior to the meeting.

Do you agree on that?

**Senator Oliver:** Agreed.

**The Chair:** Next is other business, number 15.

You have a pink notice of motion before you.

Honourable Senators, I give notice that at the next sitting of the Senate,

I will move,

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine and report on current and potential future containerized freight traffic handled at, and major inbound and outbound markets served by, Canada's

- i) Pacific Gateway container ports
- ii) east coast container ports and
- iii) central container ports

and current and appropriate future policies relating thereto.

That the Committee submit its final report no later than March 31, 2008, and

That the papers and evidence received and taken and the work accomplished by the Committee on the subject since the First Session of the Thirty-Ninth Parliament be referred to the Committee.

It is the same dossier that we have been working on. We have to go back to the House and receive permission to do it again.

**Senator Tkachuk:** We will move all the testimony forward; is that right?

**The Chair:** Yes, and I will move that the committee submit its final report not later than March 31, 2008. We had December 31, 2007, but we will move it to March to give us enough time to complete the report. I will further move that the papers and evidence received and taken and the work accomplished by the

Le point suivant, le 14<sup>e</sup>, concerne l'horaire des séances régulières. Celles-ci sont toujours prévues pour le mardi, à 9 h 30, et le mercredi, à 18 h 15.

**Le sénateur Oliver :** À quelle heure la séance du mardi se termine-t-elle?

**La présidente :** Normalement, autour de 11 heures. Nous avons une réunion du caucus, et je pense que c'est également votre cas vers la même heure.

**Le sénateur Tkachuk :** Oui, en effet.

**Le sénateur Oliver :** À quelle heure la séance du mercredi soir se termine-t-elle?

**La présidente :** Nous siégeons un maximum de deux heures.

**Le sénateur Tkachuk :** Je voulais travailler jusqu'à minuit, mais le sénateur Bacon ne me le permettait pas.

**La présidente :** Nous avons un dîner à 17 h 30, avant la séance.

Tout le monde est-il d'accord?

**Le sénateur Oliver :** D'accord.

**La présidente :** Le point suivant concerne les autres travaux.

Vous avez devant vous un avis de motion, en rose.

Honorables sénateurs, je vous avise qu'à la prochaine séance du Sénat,

Je proposerai :

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à examiner, en vue d'en faire rapport, le trafic du fret conteneurisé actuel et éventuel manutentionné par :

- i) les ports à conteneurs de la porte d'entrée du Pacifique;
- ii) les ports à conteneurs de la côte Est;
- iii) les ports à conteneurs du centre du Canada

ainsi que les politiques actuelles et futures à cet égard.

Que le Comité soumette son rapport final au plus tard le 31 mars 2008, et

Que les mémoires reçus, les témoignages entendus et les travaux accomplis par le Comité sur le sujet depuis la première session de la 39<sup>e</sup> législature soient renvoyés au Comité.

Il s'agit du même dossier sur lequel nous avons travaillé. Nous devons retourner à la Chambre pour obtenir la permission de l'étudier encore une fois.

**Le sénateur Tkachuk :** Nous allons présenter tous les témoignages, n'est-ce pas?

**La présidente :** Oui, et je vais proposer que le comité dépose son rapport final au plus tard le 31 mars 2008. Nous avons prévu le 31 décembre 2007, mais nous déplacerons cela au mois de mars pour nous donner suffisamment de temps pour terminer le rapport. Je vais ensuite proposer que les mémoires reçus, les

committee on the subject since the first session of the 39th Parliament be referred to the committee. We will pursue what we have already started.

**Senator Oliver:** As I understand it, there is no government legislation on either communications or transport ready to come to this committee.

**The Chair:** There is one in the House, but it is not ready to come to committee.

**Senator Oliver:** I think it was amended by the NDP so it will be back in committee for a while. The rule in this committee, I think, is that government legislation would take priority over study.

**The Chair:** Yes, we stop studying what we have on the motion, and then we will pursue the work on the containerized freight.

**Senator Oliver:** Due to the number of senators on the government side, it is very difficult for government senators to travel for studies like this, particularly when the Senate is sitting. Therefore, if more travel were envisaged, there would have to be consultation with the whips and the leadership on each side.

**The Chair:** We usually do consult with the whips and the leadership.

**Senator Oliver:** I do not think we would be allowed to travel on a Tuesday, Wednesday or Thursday.

**The Chair:** We have one trip to Halifax, in your own province.

**Senator Oliver:** It is an important city.

**Senator Tkachuk:** Okay. Forget what he said previously.

**The Chair:** Halifax is one city we have to visit.

**Senator Dawson:** We went to Montreal on a Monday and Tuesday, so I guess we could negotiate.

**The Chair:** Could we negotiate Tuesday?

**Senator Tkachuk:** Senator Oliver, Senator Bacon always consulted with me on travel. We did not have any problems organizing travel with the whips. There was never an argument. We just got it done.

**The Chair:** Perhaps we could leave on a Sunday, do our work on Monday and Tuesday, and come back for Wednesday. We will deal with that with the whips.

There is another trip to Prince Rupert. We missed Prince Rupert when we went to Vancouver. We traveled to Prince Rupert but could not land. We have discussed traveling with four senators, two from each side, plus a researcher and the clerk. That is the minimum number of people to go to Prince Rupert. The timing for that will also have to be discussed with the whips. If we extend our reporting date to March 31, we will have time to do both.

témoignages entendus et les travaux accomplis par le comité sur le sujet depuis la première session de la 39<sup>e</sup> législature soient renvoyés au comité. Nous allons continuer ce que nous avons déjà commencé.

**Le sénateur Oliver :** Si je comprends bien, aucune mesure législative du gouvernement concernant les communications ou le transport n'est prête à être présentée à ce comité.

**La présidente :** Il y en a une à la Chambre, mais elle n'est pas prête à être étudiée en comité.

**Le sénateur Oliver :** Je pense qu'elle a été amendée par le NPD, alors elle sera de retour devant comité pendant un bout de temps. À notre comité, je pense que la règle veut qu'une mesure législative du gouvernement prime sur l'étude.

**La présidente :** Oui, nous cesserons d'étudier ce que prévoit la motion, puis nous poursuivrons nos travaux sur le fret conteneurisé.

**Le sénateur Oliver :** En raison de leur nombre, il est très difficile pour les sénateurs du parti ministériel de se déplacer pour des études comme celles-là, particulièrement lorsque le Sénat siège. Par conséquent, si l'on envisage de se déplacer davantage, il faudra consulter les whips et les leaders des deux côtés.

**La présidente :** C'est ce que nous faisons habituellement; nous consultons les whips et la direction des partis.

**Le sénateur Oliver :** Je ne pense pas qu'on nous permettrait de nous déplacer un mardi, un mercredi ou un jeudi.

**La présidente :** Nous avons un voyage à Halifax, dans votre province.

**Le sénateur Oliver :** C'est une ville importante.

**Le sénateur Tkachuk :** D'accord. Oubliez ce qu'il a dit précédemment.

**La présidente :** Halifax est une ville que nous devons visiter.

**Le sénateur Dawson :** Nous sommes allés à Montréal un lundi et un mardi, alors j'imagine que c'est négociable.

**La présidente :** Pourrions-nous négocier un déplacement le mardi?

**Le sénateur Tkachuk :** Sénateur Oliver, le sénateur Bacon m'a toujours consulté au sujet des déplacements. Nous n'avons jamais eu de problème à organiser des déplacements avec les whips. Il n'y a jamais eu de discussion. Nous l'avons simplement fait.

**La présidente :** Peut-être pourrions-nous partir un dimanche, effectuer nos travaux les lundi et mardi et revenir pour le mercredi. Nous allons arranger cela auprès des whips.

Il y a un autre déplacement à Prince Rupert. Nous avons manqué cette destination quand nous sommes allés à Vancouver. Nous nous sommes déplacés à Prince Rupert, mais n'avons pas pu atterrir. Nous avons parlé de voyager avec quatre sénateurs, deux de chaque côté, en plus d'un attaché de recherche et d'un greffier. C'est le nombre minimum de personnes qui iraient à Prince Rupert. On devra également discuter avec les whips des dates. Si nous repoussons notre date de dépôt du rapport au 31 mars, nous aurons le temps de faire les deux.

We will take those two trips. We will not travel abroad.

Under “other business,” we must submit a budget to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration. You have it in your dossier and it includes the trips to Prince Rupert and Halifax.

**Senator Oliver:** Are these the same numbers that were presented to that committee for the previous trips to Prince Rupert and Halifax?

**The Chair:** They are close.

**Mr. Robert:** I copied it from the past budgets.

**Senator Oliver:** If it was approved before, why do we not agree with this, unless you think we will incur additional charges? If not, I move the adoption of the budget.

**The Chair:** It is agreed.

**Senator Dawson:** I move the motion on the Pacific Gateway container port.

**The Chair:** That is agreed.

Senator Oliver also moved the motion regarding power to engage the services of such counsel and technical, clerical and other persons as may be necessary.

That is agreed.

We will meet next week. In the meantime the steering committee will meet.

**Senator Dawson:** I want to welcome the new researcher.

**The Chair:** Yes, welcome Ms. Padova. Congratulations and best wishes. We are also pleased to have Terrence Thomas with us again. Welcome to our committee. I know you will enjoy it. We work hard here.

**Senator Dawson:** As you know, Senator Mercer is still on sick leave, and he has been “Mr. Halifax” on this issue since the beginning. I think we should make sure we get a full update on him before we plan to travel to Halifax. We had always thought of going to Halifax first, but in order to be sure that Senator Mercer is available, perhaps we could to travel to Prince Rupert first.

**Senator Oliver:** Senator Mercer is in Halifax.

**Senator Dawson:** He is, but he is not mobile. I do not think he can travel right now.

The committee adjourned.

Nous allons faire ces deux voyages. Nous ne nous déplacerons pas à l'étranger.

En vertu de la rubrique « autres travaux », nous devons soumettre un budget au Comité sénatorial permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration. Vous avez cela dans votre dossier, qui inclut également les déplacements à Prince Rupert et à Halifax.

**Le sénateur Oliver :** Est-ce qu'il s'agit là des mêmes chiffres que ceux que nous avons soumis à ce comité pour le précédent voyage à Prince Rupert et à Halifax?

**La présidente :** Ils s'en approchent.

**M. Robert :** Je les ai copiés des budgets précédents.

**Le sénateur Oliver :** Si ces chiffres ont déjà été adoptés, pourquoi ne les approuvons-nous pas? À moins que vous ne pensiez que nous encourrons des frais supplémentaires? Sinon, je propose l'adoption du budget.

**La présidente :** D'accord.

**Le sénateur Dawson :** Je propose la motion concernant le port à conteneurs de la porte d'entrée du Pacifique.

**La présidente :** La motion est adoptée.

Le sénateur Oliver a également présenté la motion concernant le pouvoir de faire appel aux services de conseillers juridiques, de techniciens, d'employés de bureau et d'autres personnes, au besoin.

La motion est adoptée.

Nous nous réunirons la semaine prochaine. Entre-temps, le comité directeur tiendra une rencontre.

**Le sénateur Dawson :** J'aimerais souhaiter la bienvenue à la nouvelle attachée de recherche.

**La présidente :** Oui, bienvenue à Mme Padova. Félicitations, et mes souhaits les plus sincères. Nous avons également l'honneur, encore une fois, de compter Terrence Thomas parmi nous. Bienvenue à notre comité. Je sais que vous apprécierez votre participation. Nous travaillons fort, ici.

**Le sénateur Dawson :** Comme vous le savez, le sénateur Mercer est encore en congé de maladie, et depuis le début, il a été « M. Halifax » en ce qui concerne cette question. Je pense que nous devrions veiller à nous informer de sa situation avant de planifier un déplacement à Halifax. Nous avions toujours pensé y aller en premier, mais pour être certains que le sénateur Mercer sera disponible, nous pourrions peut-être nous rendre à Prince Rupert d'abord.

**Le sénateur Oliver :** Le sénateur Mercer est à Halifax.

**Le sénateur Dawson :** Oui, mais il n'est pas mobile. Je pense qu'il ne peut pas se déplacer en ce moment.

La séance est levée.

OTTAWA, Tuesday, November 20, 2007

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:33 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** (*Chair*) in the chair.

[*Translation*]

**The Chair:** Honourable senators, we are again today discussing transport. We must examine and report on current and potential future containerized freight traffic handled at, and major inbound and outbound markets served by, Canada's Pacific Gateway container ports, east coast container ports and central container ports and current and appropriate future policies relating thereto.

Our witnesses this morning are, from Prairie-to-Ports Gateway & Inland Port, Mr. Doug Campbell, CEO; the mayor of the City of Moose Jaw, Mr. Dale McBain; from Saskatchewan AgriVision Corp., Mr. C.M. (Red) Williams, President, and President of Prairie-to-Ports Gateway & Inland Port; and from the City of Saskatoon, the mayor, Mr. Donald Atchison, and Randy Grauer, city planner.

Welcome all. You have asked to meet with the committee while you are here in Ottawa. This is our first meeting following prorogation of the last session. We are pleased to have you with us. We have met with some of you in Vancouver.

Senators, since our guests will be leaving around 10:15, we will allow for 15 minutes of information from them followed by a half-hour question period, if you agree.

Welcome, Mr. Campbell. The floor is yours.

**Doug Campbell, CEO, Prairie-to-Ports Gateway & Inland Port:** Thank you, Madam Chair and honourable senators. It is a pleasure to be back with you. We met with some of you exactly eight months ago in Vancouver, and I understood that your trip to Prince Rupert was what you might call a wild goose chase. We have had discussions with your clerk. We hope to be of assistance to you in that matter and in others.

I am a former vice-president of Canadian National Railway, and I know that railway would be delighted to give you a train ride to Prince Rupert, whether you get on at Saskatoon or Moose Jaw, let alone Edmonton, Prince George or Kitimat.

**Senator Tkachuk:** Even senators do not have that much time.

**Mr. Campbell:** Thank you, Senator Tkachuk.

OTTAWA, le mardi 20 novembre 2007

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 33 pour étudier le trafic du fret conteneurisé actuel et éventuel manutentionné par les ports à conteneurs de la porte d'entrée du Pacifique, les ports à conteneurs de la côte est et les ports à conteneurs du centre du Canada, les principaux marchés importateurs et exportateurs desservis par ces ports et les politiques actuelles et futures à cet égard, et en faire rapport.

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

[*Traduction*]

**La présidente :** Honorables sénateurs, nous sommes réunis une fois de plus aujourd'hui pour discuter des transports. Nous devons étudier le trafic du fret conteneurisé actuel et éventuel manutentionné par les ports à conteneurs de la porte d'entrée du Pacifique, de la côte est et du centre du Canada, les principaux marchés importateurs et exportateurs desservis par ces ports et les politiques actuelles et futures à cet égard, et en faire rapport.

Nous accueillons ce matin les témoins suivants : M. Doug Campbell, président-directeur général de Prairie-to-Ports Gateway & Inland Port; M. Dale McBain, maire de la ville de Moose Jaw; M. C.M. (Red) Williams, président de Saskatchewan AgriVision Corp. et président de Prairie-to-Ports Gateway & Inland Port; et enfin de la ville de Saskatoon, nous accueillons M. Donald Atchison, maire de la ville, et Randy Grauer, urbaniste.

Bienvenue à tous. Vous avez demandé à rencontrer notre comité pendant votre séjour à Ottawa. C'est notre première réunion après la prorogation de la dernière session. Nous sommes heureux de vous accueillir parmi nous. Nous avons rencontré certains d'entre vous à Vancouver.

Sénateurs, comme nos invités vont partir vers 10 h 15, nous allons leur accorder 15 minutes, après quoi nous aurons une période de questions d'une demi-heure, si cela vous convient.

Je vous souhaite la bienvenue, monsieur Campbell. Vous avez la parole.

**Doug Campbell, PDG, Prairie-to-Ports Gateway & Inland Port :** Merci, madame la présidente et honorables sénateurs. C'est un plaisir de vous retrouver. Nous avons rencontré certains d'entre vous il y a exactement huit mois à Vancouver, et je crois savoir que, par la suite, vous avez fait choux blanc à Prince Rupert. Nous avons eu des discussions avec votre greffier. Nous espérons pouvoir vous être utiles dans ce dossier et dans d'autres aussi.

Je suis un ancien vice-président de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et je sais que cette compagnie serait ravie de vous amener en train à Prince Rupert, que vous montiez à bord à Saskatoon ou à Moose Jaw, ou même à Edmonton, Prince George ou Kitimat.

**Le sénateur Tkachuk :** Même les sénateurs n'ont pas autant de temps libre.

**M. Campbell :** Merci, sénateur Tkachuk.



At our last presentation, I was joined by Mayor McBain from the City of Moose Jaw, and by Dr. Williams, who has added another title to his illustrious career, that of president of the organization called Prairie-to-Ports Gateway & Inland Port. Since we met with you, we have changed the name and the scope — all to the better — probably three or four times. In addition, we are delighted to have with us the Mayor of Saskatoon, Donald Atchison.

With your permission, we will have Dr. Williams give you a quick overview of where we have been and where we are. Mayor McBain will then give an update from Moose Jaw, Mayor Atchison will give an update from Saskatoon and, time permitting, I shall give a PowerPoint presentation, to give you more detail as to what we are doing on the trade and transport fronts.

**C.M. (Red) Williams, President, Saskatchewan AgriVision Corp., and President of Prairie-to-Ports Gateway & Inland Port:** Good morning, honourable senators. I represent Saskatchewan AgriVision. For those who were not at our previous meeting, we are the lead organization, joined by the REDAs from Regina, Saskatoon and other cities. Since last we met, we have had a great deal more activity, and have come up with a better focus on what we are doing in the organization.

Since we last met you, we have studied the SmartPort in Kansas City, which has been suggested to us as a model, and with which we agree, so we are more or less using that as a pattern. We have had meetings with the group in Halifax as well as in Vancouver. We have had several meetings in Denver, because of the new truck corridor that comes up from Texas, through Denver, to Regina. That is developing. Of course, we were in Prince Rupert for the opening there, which was of considerable interest.

We have been very busy contacting our stakeholders. The key stakeholders, as you know, are the shipping lines and the railways. We have been working closely with CNR and the truckers and are beginning to develop quite a good relationship. CNR is beginning to provide us with required data to set up the models and develop a business plan, which is what the private sector is really interested in. They want to see a business plan that will demonstrate that, not only is it logistically sound to bring boxes into Saskatchewan for restuffing, but it is also economically sound. They are waiting for a model that shows that. Mr. Campbell is taking the lead on that. He has become the CEO on this project because of his tremendous experience in the transportation system.

This is a national issue. Even though we are based in Saskatchewan, it is clearly a national issue as well as a key provincial issue. I suggest that if we are not able to create a nimble transportation system that can take on containers in a modern way, we might as well forget about all our value-added

À notre dernière comparution devant le comité, j'étais accompagné du maire McBain de la ville de Moose Jaw et de M. Williams, qui a ajouté un autre titre à son illustre carrière, celui de président de l'organisation appelée Prairie-to-Ports Gateway & Inland Port. Depuis que nous vous avons rencontré, nous avons changé le nom de notre organisation et l'étendue de nos activités probablement trois ou quatre fois, toujours pour le mieux. De plus, nous sommes ravis d'être accompagnés aujourd'hui du maire de Saskatoon, M. Donald Atchison.

Avec votre permission, nous allons demander à M. Williams de vous faire un bref survol de nos activités passées et présentes. Le maire McBain vous donnera ensuite le point de vue de Moose Jaw, le maire Atchison vous donnera celui de Saskatoon et, si le temps le permet, je ferai un bref exposé PowerPoint pour vous donner plus de détails sur ce que nous faisons dans le domaine du commerce et du transport.

**C.M. (Red) Williams, président, Saskatchewan AgriVision Corp., et président de Prairie-to-Ports Gateway & Inland Port :** Bonjour, honorables sénateurs. Je représente la Saskatchewan AgriVision. Pour ceux qui n'étaient pas présents à notre dernière rencontre, nous sommes l'organisation principale et nous travaillons de concert avec les REDA de Regina, Saskatoon et d'autres villes. Depuis notre dernière rencontre, nous avons déployé énormément d'activité et avons défini plus précisément ce que nous faisons à notre organisation.

Depuis la dernière fois que nous nous sommes vus, nous avons étudié le SmartPort à Kansas City, que l'on nous avait invités à prendre comme modèle, et nous avons convenu que c'est en effet un bon modèle à suivre et nous nous en inspirons donc plus ou moins étroitement. Nous avons eu des rencontres avec le groupe à Halifax et aussi à Vancouver. Nous avons eu plusieurs réunions à Denver, à cause du nouveau corridor pour camions qui va du Texas à Regina en passant par Denver. On est en train de mettre cela en place. Bien sûr, nous étions à Prince Rupert pour l'inauguration, qui a suscité beaucoup d'intérêt.

Nous avons été très occupés à communiquer avec nos intervenants. Les principaux intervenants, comme vous le savez, sont les lignes de navigation et les compagnies de chemin de fer. Nous avons travaillé en étroite collaboration avec le CN et les camionneurs et nous commençons à établir de très bonnes relations. Le CN commence à nous donner les données nécessaires pour élaborer des modèles et établir un plan d'activités, et c'est ce qui intéresse vraiment les gens du secteur privé. Ils veulent voir un plan d'affaires qui fera la preuve que c'est non seulement faisable du point de vue logistique, mais aussi économiquement rentable d'amener des boîtes en Saskatchewan pour les remplir. Ils attendent de voir un modèle qui en fera la preuve. M. Campbell s'occupe de ce dossier. Il est devenu le PDG de ce projet à cause de sa très vaste expérience dans le secteur des transports.

C'est une question d'envergure nationale. Même si nous sommes basés en Saskatchewan, c'est clairement une question nationale aussi bien que provinciale. J'affirme que si nous ne sommes pas capables de créer un système de transport agile et capable d'acheminer les conteneurs d'une manière moderne, nous

industries — and the future of the Prairies is value-added industries. Therefore, we must do it. It is not a wish or a hope; we must have a nimble transportation system to handle containers in the Prairies. That is our objective.

This has to happen quickly, not only for a particular advantage, but because almost every city of any size on the Prairies and in the northern tier states is looking at what it might do to position itself, given the congestion on the West Coast and better transportation. A city makes a decision and makes a relationship with trucking and rail lines and so forth, and suddenly the system begins to freeze into different positions. We would be remiss if we do not start moving ahead, to get our plans into place before the system begins to freeze up on us. That is where we are.

We are working hard on this issue, and I am beginning to see the daylight. As you know, the issue is a complex one; on first addressing the issue, it looks simple, but it becomes more complex. That is more or less the background.

**Dale McBain, Mayor, City of Moose Jaw:** Honourable senators, I appreciate the opportunity to attend before the committee and to support the Prairie-to-Ports Gateway initiative.

Moose Jaw is a thriving community of about 34,000 people, serving a trading area of 56,000. We are the home of the Snowbirds, Canada's flight aerobatic demonstration squadron, the NATO flying training in Canada, and the Saskatchewan headquarters for Canadian Pacific Railway, CPR.

As the mayor of the City of Moose Jaw, I believe Moose Jaw is uniquely positioned to contribute to the Saskatchewan solution that we call the Prairie gateway. The Prairie gateway is the best way to maximize the existing transportation assets across the province. This initiative will bring a series of value-added services to the movement of freight between Canada and Asia and, more important, between Canada, the U.S. and Asia.

The development of the Prairie gateway will improve shipping as well as improve efficiency of goods passing through Canada on the way to the U.S. and goods coming into Canada destined for major Eastern Canadian cities, as well as goods being shipped via containers to locations outside of Canada.

Moose Jaw is centrally located in the southern part of the province. We are at the intersection of three major highways, Highway 1, Highway 2, and Highway 39, which is the direct link to the United States. The portal on Highway 39 is one of the 10 top border crossings in the Prairies. It is a top border crossing for us on the Prairies.

sommes aussi bien de laisser tomber toutes nos industries à valeur ajoutée — or celles-ci représentent l'avenir des Prairies. Par conséquent, nous devons le faire. Ce n'est pas un souhait ou un espoir; nous devons avoir un système de transport agile capable de manutentionner les conteneurs dans les Prairies. C'est notre objectif.

Cela doit se faire rapidement, non seulement pour en tirer un avantage particulier, mais aussi parce que presque toutes les villes, quelle que soit leur taille, dans les Prairies et dans les États américains septentrionaux, cherchent à se positionner, étant donné la congestion sur la côte ouest et l'amélioration des transports. Une ville prend une décision et établit des relations avec des compagnies de camionnage et de chemin de fer, et cetera, et tout à coup, le système s'enraye et se fige dans des positions différentes. Ce serait négligence de notre part de ne pas aller de l'avant, de ne pas réaliser nos plans avant que le système s'enraye et nous interdise tout progrès. Voilà où nous en sommes.

Nous travaillons d'arrache-pied à ce dossier, et je commence à voir la lumière au bout du tunnel. Comme vous le savez, il s'agit d'une question complexe; au premier abord, elle paraît simple, mais à l'étude, elle devient plus complexe. Voilà plus ou moins le contexte.

**Dale McBain, maire, ville de Moose Jaw :** Honorables sénateurs, j'apprécie d'avoir l'occasion de comparaître devant le comité et d'appuyer l'initiative Prairie-to-Ports Gateway.

Moose Jaw est une collectivité dynamique d'environ 34 000 habitants dont les commerces desservent un bassin de 56 000 personnes. On y retrouve les Snowbirds, l'escadrille de démonstration de voltige aérienne du Canada, le centre d'entraînement au pilotage de l'OTAN au Canada et le siège social en Saskatchewan du Chemin de fer Canadien Pacifique, le CFCP.

À titre de maire de la ville de Moose Jaw, j'estime que Moose Jaw est dans une position idéale pour contribuer à la solution mise de l'avant par la Saskatchewan que nous appelons la porte d'entrée des Prairies. C'est la meilleure façon de maximiser les actifs dont dispose la province en matière de transport. Cette initiative engendrera de multiples services à valeur ajoutée au trafic du fret entre le Canada et l'Asie et, ce qui est plus important, entre le Canada, les États-Unis et l'Asie.

La concrétisation de la porte d'entrée des Prairies améliorera l'expédition tout en rehaussant l'efficacité pour les marchandises qui passent par le Canada en direction des États-Unis et les marchandises qui entrent au Canada à destination des principales villes de l'est du pays, ainsi que les marchandises expédiées par conteneurs à l'étranger.

Moose Jaw est située au coeur de la région sud de la province, à l'intersection de trois grandes autoroutes, l'autoroute 1, l'autoroute 2 et l'autoroute 39, qui constitue un lien direct vers les États-Unis. Le portique situé sur l'autoroute 39 est l'un des dix postes frontaliers les plus achalandés des Prairies. C'est un poste frontière très important pour nous dans les Prairies.

As I said, we are on the CPR main line; however, we are also the northern terminus of the Soo Line that connects directly to Chicago. Probably better than 100 car trains, a mile long, double stacked with containers head down to Chicago, many of them every day. A large number of trains pass through on their way to Chicago every day.

We also have a CNR link in Moose Jaw, which links to their transcontinental line in Melville and provides access to all parts of North America. We have some short lines that terminate in Moose Jaw also.

There are 29 trucking companies that provide bulk and specialized freight service in Moose Jaw. We have trailer leasing, trailer repair, we have CPR intermodal services, warehousing freight logistics and trans-loading facilities. We also have Doepker Industries Ltd. One of Doepker's five plants is in Moose Jaw; the company manufactures trailers for a large number of applications, including their Prairie grain applications and their applications in the forest industry.

Two new distribution centres recently opened in Moose Jaw, specifically, a John Deere after-market part distribution centre and a fresh vegetable warehouse and distribution centre serving Western Canada. We believe we are ideally located to become a major warehousing and distribution centre. Air transportation is a short 70 kilometres away at the Regina International Airport.

We have a very diverse economy. We are best known as a tourist destination, based on our heritage and culture — the Moose Jaw Temple Gardens Mineral Spa, the tunnels of Moose Jaw, which is a great tourist draw.

We are also a major agricultural production sales and service centre. We are a major staging area for crops grown in southern Saskatchewan for export, including high-quality milling wheats, malt barley and pulse crops. The vast majority of pulse crops that are exported from Saskatchewan are grown within a 50-mile radius of Moose Jaw. These crops are destined for the Middle East and for India.

We have the only federally inspected beef processing facility in the province, XL Foods, and Moose Jaw Pork Packers Ltd., a pork processing facility that has had some difficulties but is scheduled to reopen in the next 90 days.

We have a number of heavy industries located around Moose Jaw, including Canadian Salt Limited, which produces table salt, Saskatchewan Minerals, which produces sodium sulphate, Saskferco, which is in the Regina-Moose Jaw corridor and produces fertilizer, as well as the newest ethanol plant, a 150-million litre terra grain ethanol plant that is being built and will start production in January 2008.

Comme je l'ai mentionné, la ville jouxte la ligne principale du CFCP; toutefois, la ville est aussi le terminus septentrional de la ligne Soo qui fait directement le lien vers Chicago. Des convois de plus d'une centaine de wagons qui s'étirent sur un mille de longueur et qui sont remplis de conteneurs empilés les uns sur les autres filent vers Chicago. Bon nombre d'entre eux font le voyage tous les jours. Un grand nombre de trains traversent la ville tous les jours en direction de Chicago.

Moose Jaw dispose aussi d'un lien CN qui rejoint sa ligne transcontinentale à Melville et fournit un accès à toutes les régions de l'Amérique du Nord. Il y a aussi certaines lignes courtes qui se terminent à Moose Jaw.

Quelque 29 entreprises de camionnage offrent un service de fret en vrac et spécialisé à Moose Jaw. Nous louons et réparons des remorques; nous avons les services intermodaux du CFCP, ainsi que des installations logistiques d'entreposage du fret et de transbordement. La société Doepker Industries Ltd. est aussi présente chez nous. L'une des cinq usines de la Doepker est située à Moose Jaw. Cette compagnie fabrique des remorques permettant un grand nombre d'applications, y compris dans le secteur céréalier des Prairies et dans l'industrie forestière.

Deux nouveaux centres de distribution ont récemment ouvert leurs portes à Moose Jaw, plus précisément un centre de distribution de pièces de rechange John Deere ainsi qu'un entrepôt de légumes frais et un centre de distribution desservant l'ouest du Canada. Nous sommes convaincus que l'emplacement de la ville est idéal pour qu'elle devienne un important centre de distribution et d'entreposage. Et l'aéroport international de Regina n'est qu'à 70 kilomètres de distance.

Notre économie est très diversifiée. La ville est surtout connue en tant que destination touristique. En effet, son patrimoine et sa culture — le Temple Gardens Mineral Spa, les tunnels de Moose Jaw — constituent des attractions touristiques très courues.

Moose Jaw est aussi une plaque tournante de la vente de produits agricoles et un centre de services. C'est un lieu où l'on concentre les récoltes provenant du sud de la Saskatchewan destinées à l'exportation, notamment des blés de mouture de haute qualité, de l'orge de brasserie et des légumineuses à graines. La grande majorité des légumineuses exportées à partir de la Saskatchewan sont cultivées dans un rayon de 50 milles de Moose Jaw. Ces cultures sont destinées au Moyen-Orient et à l'Inde.

Nous avons le seul établissement de transformation du boeuf sous inspection fédérale dans la province, la compagnie XL Foods, et aussi Moose Jaw Pork Packers Ltd., établissement de transformation du porc qui a connu quelques difficultés mais qui doit rouvrir d'ici 90 jours.

Nous avons un certain nombre d'industries lourdes situées autour de Moose Jaw, notamment Canadian Salt Limited, qui produit du sel de table, Saskatchewan Minerals, qui produit du sulfate de sodium, Saskferco, qui se trouve dans le corridor Regina-Moose Jaw et qui produit des engrais, de même que la plus récente usine d'éthanol, une usine d'éthanol de grain de 150 millions de litres qui est actuellement en construction et qui va entrer en production en janvier 2008.

All of these developments in and around Moose Jaw, right from our tourism through to the ethanol plant that will open next year, are dependent on transportation. Therefore, we see transportation as being integral to Moose Jaw, as well as Saskatchewan. Saskatchewan — Moose Jaw, in particular — provides a very cost-effective competitive environment in which to do business.

I am very excited about the prospect of the Prairie gateway and the role Moose Jaw can play in expanding opportunities, not only in our community but throughout the province and Western Canada. As Mr. Williams has indicated, borrowing from the successful experience in Kansas City — and unfortunately I was not able to be part of the delegation, but from what I understand from the feedback, the enterprise is very successful — I think Saskatchewan could have an inland-based smart port as an integrated economic development zone or a branded region. It would stimulate and add trade flow and investment within a larger continental and global trade network. This could be a virtual port, based on integrating and coordinating the physical infrastructure within the region. It is not a single location; it is not a single project. As I think I mentioned when I met with you in Vancouver, it is a Saskatchewan project that we see as a win-win-win — it will be good for transportation, it will be good for the province and it will be good for the nation.

I am excited and enthusiastic about this project. The City of Moose Jaw was pretty well in on the ground floor and we continue to support this project and believe it is a very worthwhile project.

I thank you very much for the opportunity to be here today.

**Mr. Campbell:** Thank you, Madam Chair. I shall show 17 slides, 10 seconds a slide, and then we will turn to the Mayor of Saskatoon.

This simply reinforces what Mayor McBain has just spoken about. I am sure most of you know that — Moose Jaw is in the centre — northwest and straight north go to Saskatoon, east, less than an hour, to Regina. Twenty minutes east are those three world-class plants, potash, fertilizer and salt, and the new ethanol plant. You can see southeast of Moose Jaw is the Soo Line, where a chap by the name of Al Capone was the first paying passenger.

**Senator Zimmer:** They say that is where his grave is, too.

**Mr. Campbell:** There are those 20-odd trucking firms that Mayor McBain mentioned. There is tourism, agriculture, manufacturing, heavy industry, the air base, the Snowbirds. What you see in blue is the Moose Jaw Economic Development Authority; if you go north from that, you see Saskatoon, which allows us to introduce the Mayor of Saskatoon.

Tout ce développement économique à Moose Jaw et aux alentours, depuis le tourisme jusqu'à l'usine d'éthanol qui va ouvrir l'année prochaine, est dépendant des transports. Par conséquent, nous considérons que les transports sont essentiels pour Moose Jaw et pour la Saskatchewan. La Saskatchewan — en particulier Moose Jaw — offre un environnement très favorable aux affaires, du point de vue du ratio coût efficacité.

Je suis très enthousiaste quant à la perspective de la porte d'entrée des Prairies et au rôle que Moose Jaw peut jouer en vue de multiplier les débouchés, non seulement dans notre collectivité mais dans l'ensemble de la province et de l'ouest du Canada. Comme M. Williams l'a mentionné, si l'on s'inspire de la réussite de Kansas City — malheureusement, je n'ai pas pu faire partie de la délégation, mais d'après ce que l'on m'a rapporté, l'entreprise est un succès retentissant — je pense que la Saskatchewan pourrait avoir un port intérieur intelligent dans le cadre d'une zone de développement économique intégré ou d'une région de marque. Cela stimulerait et accentuerait l'investissement et le flux des échanges commerciaux au sein d'un grand réseau commercial continental et planétaire. On pourrait envisager un port virtuel, fondé sur l'intégration et la coordination de l'infrastructure physique dans la région. Il ne s'agit pas d'un seul endroit, ni d'un seul projet. Comme je crois l'avoir mentionné lorsque je vous ai rencontrés à Vancouver, il s'agit d'un projet de la Saskatchewan que nous voyons comme un triple succès — il sera bon pour le transport, il sera bon pour la province et il sera bon pour le pays.

Je suis stimulé et enthousiasmé par ce projet. La ville de Moose Jaw l'a appuyé dès le départ et nous continuons de le soutenir puisque nous sommes convaincus qu'il est extrêmement valable.

Je vous remercie beaucoup de m'avoir invité ici aujourd'hui.

**M. Campbell :** Merci, madame la présidente. Je vais présenter 17 diapositives, chacune ayant droit à 10 secondes. Ensuite, nous céderons la parole au maire de Saskatoon.

Mon intervention vient simplement renforcer ce que vient de dire le maire McBain. Je suis sûr que la plupart d'entre vous savez qu'à partir de Moose Jaw, qui est au centre, si on se dirige au nord-ouest et directement au nord, on arrive à Saskatoon, à l'est et en moins d'une heure, à Regina. À 20 minutes de distance à l'est se trouvent trois usines de classe mondiale, produisant respectivement de la potasse, des engrais et du sel, ainsi que la nouvelle usine d'éthanol. Vous pouvez voir au sud-est de Moose Jaw la ligne Soo, où un type du nom d'Al Capone a été le premier passager payant.

**Le sénateur Zimmer :** On dit aussi que c'est là que se trouve sa tombe.

**M. Campbell :** Sont aussi présentes la vingtaine d'entreprises de camionnage mentionnées par le maire McBain. Il y a aussi le tourisme, l'agriculture, la fabrication, l'industrie lourde, la base aérienne, les Snowbirds. Ce que vous voyez en bleu, c'est la Régie de développement économique de Moose Jaw; si vous allez au nord, vous voyez Saskatoon, ce qui nous permet de vous présenter le maire de Saskatoon.

**Donald Atchison, Mayor, City of Saskatoon:** Thank you very much, Madam Chair and senators. It is a pleasure to be with you this morning. The City of Saskatoon is really interested in this program. The reason we are so excited about it is because it makes good sense not only for Saskatoon and Saskatchewan, but for all of Canada. Saskatoon's population is approximately 210,000 people; however, we have the University of Saskatchewan, Kelsey and SIIT, so we really run in about 230,000 people during the winter season.

Saskatoon is the economic engine for the province of Saskatchewan. We are centrally located, the hub of the province. When we talk about being the economic engine, it is not the mayor of Saskatoon saying it. The Conference Board of Canada will tell you that Saskatoon is one of the nine cities in Canada that has to be successful in order for Canada to be successful.

Saskatoon has always called itself the Hub City. If you look at the map, you will see that all roads lead to Saskatoon. In Saskatoon, there is the CNR's main line, which goes directly to Prince Rupert. We also have the secondary CP main line that comes to Saskatoon that does connect to Moose Jaw and then on to the Soo Line into Chicago.

We have the Potash Corporation of Saskatchewan — commonly referred to as PotashCorp — which is the largest producer of potash in the world. We have Cameco and AREVA, the uranium industry. Studies indicate that containers that pull through Saskatoon and head into Toronto for distribution and then head back empty to Toronto and Prince Rupert cost one company alone approximately \$3 million a year. A distribution centre or container port in Saskatoon could save this one particular company alone approximately \$2 million a year. That is not only a savings for them but for the environment as well.

Saskatoon is one of the most cost-competitive cities in the entire world. Saskatoon is number eight in the Midwest area in North America for cost competitiveness as well. We just have so many good things going for us. The international corporations that are located in Saskatoon send teams into Saskatoon to find out why they are so efficient, why they have so many volunteers. They want to know what makes the City of Saskatoon tick. It is really the people: They have a private-sector energy and enthusiasm about them, and that is what makes Saskatoon so well received by companies once they get there.

After companies come, they complain we did not twist their arms hard enough to get them to come to Saskatoon in the first place.

The Conference Board of Canada has put Saskatoon at number one this year for GDP growth at 4.7 per cent. Just two years ago, we tied with Kitchener-Waterloo as well. The Conference Board of Canada said it is not possible to be number

**Donald Atchison, maire, ville de Saskatoon :** Merci beaucoup, madame la présidente et mesdames et messieurs les sénateurs. C'est un plaisir d'être avec vous ce matin. La ville de Saskatoon s'intéresse beaucoup à ce programme. Si nous sommes tellement enthousiastes, c'est que c'est un très bon programme non seulement pour Saskatoon et la Saskatchewan, mais pour l'ensemble du Canada. La population de Saskatoon est d'environ 210 000 habitants; cependant, nous avons l'Université de la Saskatchewan, Kelsey et SIIT, ce qui gonfle notre population à environ 230 000 habitants durant l'hiver.

Saskatoon est le moteur économique de la province de Saskatchewan. Nous sommes situés au centre de la province, nous en sommes le pivot. Pour ce qui est d'être la locomotive économique de la province, ce n'est pas le maire de Saskatoon qui l'affirme. Le Conference Board du Canada vous dira que Saskatoon est l'une des neuf villes du Canada qui doit connaître le succès pour que le Canada tout entier soit prospère.

Saskatoon s'est toujours qualifiée de plaque tournante. Si vous regardez la carte, vous verrez que toutes les routes mènent à Saskatoon. On y trouve la ligne principale du CN, qui va directement à Prince Rupert. Nous avons aussi la ligne principale de deuxième catégorie du Canadien Pacifique qui passe à Saskatoon et qui va ensuite à Moose Jaw et vers la voie de la ligne Soo jusqu'à Chicago.

Nous avons la Potash Corporation of Saskatchewan, couramment appelée PotashCorp, qui est le plus gros producteur de potasse au monde. Nous avons Cameco et AREVA, le secteur de l'uranium. Des études indiquent que les conteneurs qui passent par Saskatoon et s'en vont ensuite vers Toronto à des fins de redistribution, avant de revenir ensuite à vide à Toronto et Prince Rupert coûtent environ trois millions de dollars par année pour une compagnie seulement. Un centre de distribution ou un port pour conteneurs à Saskatoon pourrait faire économiser à cette compagnie en particulier environ deux millions de dollars par année. Ce sont des économies qui se répercutent également sur l'environnement.

Saskatoon est l'une des villes les plus compétitives du monde entier sur le plan des coûts. Saskatoon est au huitième rang dans la région du Midwest de l'Amérique du Nord pour la compétitivité des coûts. Nous avons tellement d'atouts dans notre jeu. Les sociétés internationales qui sont implantées à Saskatoon y envoient des équipes pour comprendre pourquoi on y est tellement efficient, pourquoi on y trouve tellement de bénévoles. Ils veulent savoir ce qui fait de la ville de Saskatoon une ville gagnante. En fait, ce sont les gens : ils ont l'énergie et l'enthousiasme du secteur privé, et c'est ce qui fait que les compagnies qui s'installent à Saskatoon y sont reçues à bras ouverts.

Une fois sur place, elles se plaignent qu'on n'avait pas exercé suffisamment de pressions pour les convaincre de venir s'installer à Saskatoon.

Le Conference Board du Canada situe Saskatoon au premier rang cette année pour la croissance du PIB, à 4,7 p. 100. Il y a à peine deux ans, nous étions à égalité avec Kitchener-Waterloo. Le Conference Board du Canada a dit qu'il n'est pas possible d'être

one in the country and then stay within the top ten after that. Last year, Saskatoon was sixth, after being first the previous year, and only missed being in third place by 0.2 per cent.

We have the most balanced economy in all of Canada — that comes from the Conference Board of Canada as well — as well as a number of advantages because of our geographic location. We are truly centrally located for North America, for distribution into the North as well, down into the United States, and off to the east.

There are so many things we could talk about, but I think I should leave it at that and leave time for questions. I want to thank you again for giving us this opportunity to meet with you this morning. Hopefully, we can have more meetings of this sort in the future.

**The Chair:** Since we last met in Vancouver, you have been working hard. I do appreciate what you have presented us with this morning. I must admit that the committee members have also been working very hard to find some suitable solution to the various problems that we are facing.

Kansas City SmartPort Inc. is still a non-profit, investor-based organization that is supported by both the public and private sectors. Will your project be based on the same kind of non-profit organization or have you found some good investors?

**Mr. Williams:** I will start off, Madam Chair. The answer to your question is yes. We hope, if things progress as they should, that by this time next year we will have established a working board that will administer the smart port or the inland port arrangement. That is our intention. Saskatchewan Agrivision and REDAs and so forth can back out of that responsibility. That is a board made up of stakeholders — people with skin in the game, so to speak. It is not intended to be a profit-making organization in itself. It sets up the parameters for the activity to take place and private investors will come in with their money and build their facilities or the railways will build spurs if necessary. The investment is private sector; the organization will be not-for-profit.

**The Chair:** The low regional demand for containerized imports can be a cause also for the empty international containers available to inland producers for exports and domestic shipments. Does your region suffer an imbalance between exports and imports and, if so, how do you plan to make the repositioning of empty international containers into your region economic for the shipping lines and the railways?

**Mr. Campbell:** Thank you for the question, Madam Chair. The Prairies are blessed with many things. The harsh winters do have some advantages, in that the quality of the crops that are grown is superb from a food point of view. Our wheats, durums,

numéro un au pays et de se maintenir ensuite dans le groupe des dix premiers. L'année dernière, Saskatoon était sixième, après avoir été première l'année précédente, ayant raté la troisième place d'à peine 0,2 p. 100.

Nous avons l'économie la plus équilibrée de tout le Canada — c'est encore le Conference Board du Canada qui le dit — ainsi qu'un certain nombre d'avantages grâce à notre emplacement géographique. Nous sommes vraiment situés en plein centre de l'Amérique du Nord, bien placés pour assurer la distribution vers le Grand Nord, vers les États-Unis et vers l'Est.

Nous pourrions vous parler de bien d'autres choses encore, mais je pense que je vais m'en tenir là et laisser du temps pour les questions. Je vous remercie encore une fois de nous avoir donné cette occasion de venir vous rencontrer ce matin. Espérons que nous aurons d'autres rencontres du même genre à l'avenir.

**La présidente :** Depuis notre dernière rencontre à Vancouver, vous avez travaillé fort. Je vous remercie pour vos interventions de ce matin. Je dois admettre que les membres du comité ont également travaillé très fort pour essayer de trouver des solutions acceptables aux divers problèmes auxquels nous sommes confrontés.

Kansas City SmartPort Inc. demeure une organisation à but non lucratif appartenant aux investisseurs et appuyée à la fois par les secteurs public et privé. Votre projet sera-t-il fondé sur une organisation du même type, à but non lucratif, ou bien avez-vous trouvé de bons investisseurs?

**M. Williams :** Je vais répondre en premier, madame la présidente. La réponse à votre question est oui. Nous espérons que, si tout se déroule comme prévu, vers la même époque l'année prochaine, nous aurons établi un conseil qui administrera le port intérieur, quel que soit l'arrangement retenu. Telle est notre intention. Saskatchewan Agrivision et les régies régionales de développement économique, et cetera, pourront se retirer de ce dossier. Il s'agit d'un conseil formé d'intervenants, des gens dont les intérêts sont directement en jeu. L'organisme comme tel ne vise pas à faire des profits. Il établit les paramètres des futures activités et des investisseurs privés viendront, investiront leur propre argent et construiront leurs installations, ou bien les compagnies de chemin de fer construiront des embranchements au besoin. L'investissement vient du secteur privé; l'organisation elle-même sera à but non lucratif.

**La présidente :** La faible demande régionale pour les importations conteneurisées peut aussi être l'une des causes du fait que des conteneurs internationaux vides sont disponibles pour les producteurs de l'intérieur qui veulent transporter des biens pour l'exportation et pour la vente intérieure. Votre région souffre-t-elle du déséquilibre entre les exportations et les importations et, dans l'affirmative, comment comptez-vous rendre rentable le repositionnement des conteneurs internationaux vides dans votre région pour servir aux transporteurs maritimes et ferroviaires?

**M. Campbell :** Merci pour la question, madame la présidente. Les Prairies ont de nombreux atouts. Les durs hivers ont certains avantages, en ce sens que les récoltes y sont d'une grande qualité pour l'alimentation. Nos blés, blés durs, orges de consommation

barleys, malting barleys, canola, chickpeas and lentils are the top in the world. In some of those commodities, such as durum wheat, we have a 70 per cent market share in the world. We have a fabulous base. We have very strong farmer entrepreneurship supported by universities and by federal and provincial research stations. That gives us a very strong base.

We have 50 million acres, which is over half of Canada's arable soils, all located in the Prairies. As you know, we do not have people. We export almost 70 per cent of what we produce. The world — being India, Pakistan, China, Brazil — can now all out-produce us. They took the Canadian and American know-how through the green revolution. They have a lot more irrigation. India, for example, has four growing seasons. Their productive capability has gone from 50 million tonnes to 210 million tonnes in the last 30 years. Our total production is 50 million tonnes. Ideally, we would like 40 million of that to go into these premium export markets. To do that through bulk, the way we have done it for the last 100 years, we are very good at. Probably the best example today might be the potash industry, where 100 per cent of their product moves by bulk, unit trains to the ports. They are fiercely competitive with the Russians, the Germans, the Israelis and others to get potash competitively into markets.

We are landlocked. We have a major difficulty compared to Americans, Australians and Europeans, who are very close to tidewater. We have to be the very best when it comes to transport and logistics.

What an empty container represents is the ability, the potential, to take our raw products, which we are very good at, and to package them in a premium way so that a flourmill in the U.K. or a malting barley brewery in Vietnam gets exactly what they ordered. The theory is that we take it from Red's farm off his combine, cleaned, graded and packaged right there into a container. It does not get rehandled 20 times. That is the great thing about containers.

Something fragile such as malting barley or chickpeas gets handled in India seven times, and each time there is loss, breakage, product degradation. This gives us the chance to originate a top-quality product and have the end user receive a top-quality product. That gives us a tremendous advantage and would allow us to expand our market share.

What we are seeing from China coming mainly through to Chicago is in the range of enough containers to take the entire Canadian crop back out with it. That is the potential we want to attract.

To your question as to whether there is an imbalance — the answer is yes. Forty to 70 per cent of those containers that are dumped in North America go back empty. Hence, the challenge:

et de brasserie, canola, pois chiches et lentilles sont les meilleurs au monde. Pour certaines denrées, comme le blé dur, nous avons une part de 70 p. 100 du marché mondial. Nous pouvons compter sur une base extraordinaire. Nous avons des agriculteurs très entreprenants qui sont appuyés par les universités et par les stations de recherche fédérales et provinciales. Cela nous donne une base très solide.

Nous avons dans les Prairies 50 millions d'acres, ce qui est plus de la moitié des terres arables du Canada. Comme vous le savez, il nous manque la population. Nous exportons près de 70 p. 100 de notre production. Ailleurs dans le monde — je veux dire en Inde, au Pakistan, en Chine et au Brésil —, on est maintenant capable de nous dépasser sur le plan de la production. Ils ont pris le savoir-faire canadien et américain et l'ont appliqué dans la révolution verte. Ils ont beaucoup plus d'irrigation. L'Inde, par exemple, a quatre saisons de croissance. Leur capacité de production est passée de 50 millions de tonnes à 210 millions de tonnes depuis 30 ans. Notre production totale est de 50 millions de tonnes. Idéalement, nous aimerions en exporter 40 millions vers ces marchés d'exportation privilégiés. Pour l'exportation en vrac, que nous pratiquons depuis un siècle, nous sommes très bon. Le meilleur exemple que l'on puisse en donner aujourd'hui est probablement celui de l'industrie de la potasse, dont 100 p. 100 de la production est transportée en vrac, par trains-blocs jusqu'aux ports. Les producteurs livrent une concurrence féroce aux Russes, aux Allemands, aux Israéliens et à d'autres pour livrer la potasse à des prix compétitifs.

Nous sommes enfermés dans les terres. Nous avons une grande difficulté en comparaison des Américains, des Australiens et des Européens, qui sont tous très proches des eaux libres. Nous devons être les meilleurs de tous en matière de transport et de logistique.

Ce qu'un conteneur vide représente, c'est la capacité, la possibilité de prendre nos produits bruts, que nous produisons avec excellence, et d'en faire un conditionnement de première qualité, de telle sorte qu'une minoterie au Royaume-Uni ou une brasserie au Vietnam obtienne exactement ce qui a été commandé. La théorie est que nous pourrions prendre les denrées directement sur la ferme de Red, à même sa moissonneuse-batteuse, les laver, les trier et les emballer pour les mettre dans un conteneur sur place. Ainsi, la denrée n'est pas manutentionnée 20 fois. Voilà le point fort des conteneurs.

Une denrée fragile comme de l'orge de brasserie ou des pois chiches est manutentionnée sept fois en Inde et, à chaque fois, il y a des pertes, des bris, une dégradation du produit. Cela nous donne la chance de livrer un produit de première qualité directement au destinataire final. Cela nous donne un énorme avantage et nous permettrait d'augmenter notre part du marché.

Le nombre de conteneurs en provenance de Chine qui passent par Chicago est tel que l'on pourrait y enfourner la totalité de la récolte canadienne pour le voyage de retour. Voilà le potentiel que nous voulons attirer.

Quant à votre question sur l'existence d'un déséquilibre, la réponse est oui. De 40 à 70 p. 100 de ces conteneurs qui arrivent en Amérique du Nord retournent vides. D'où le défi : comment

How to capture that in a way that makes the railways and the owners of those marine containers happy and obviously increase the potential for Prairie agriculture, Prairie farm machinery, potash, pork, pulp and paper, all of whom are members of our group.

**The Chair:** Do you feel the transportation infrastructure in Saskatchewan is suitable to deal with the substantial increase of traffic? If not, will you be either needing or expecting any help from the federal government?

**Mr. Campbell:** We are meeting regularly with four key departments: Transport Canada, International Trade Canada, Western Economic Diversification Canada and Agriculture and Agri-Food Canada. We are in constant dialogue in that area. As you know, we have a history of excellent infrastructure, which now is in need of being rehabilitated. The question is how you do it and where you do it.

One of our concepts is directly aimed at minimizing the costs of disruption at our ports. I am sure you are all aware of that. If you are not, I respectfully suggest that the committee look at the ports of Los Angeles and Long Beach. They handle between 10 and 15 times what we handle on the West Coast. The negatives of that are immense. They have spent a tremendous amount of money on the logistics, on overpasses and underpasses, on a tunnel underneath LA called the Alameda Expressway and on trying to green the environment. The emissions from the vessels, the railways and the trucks are all major problems.

Our concept, which is similar to that of Kansas City, is that you take all the negatives and push them inland as quickly as you can. What you have in Saskatoon and Moose Jaw is abundant land, cheap land, affordable labour, good R&D and a good workforce. You can do it there rather than on the waterfront, on \$5 million land, where the railways, the truckers and the automobiles are stacked against each other throughout each and every day. You cannot build enough underpasses and overpasses in a city like Vancouver and the Lower Mainland.

**Senator Oliver:** My main question will be about repositioning of empty containers. I want to ask Mr. Williams two things. First, you said you looked at the Kansas City model and you accepted it as your model. You then went on to meet with people in Halifax and groups there. I want to know what groups you met with, because this committee will be going there. With whom should we meet there?

Second, what is it about Kansas City that is your model and what parts of the model do you want this committee to pay special attention to?

remplir ces conteneurs de manière à rendre heureux les dirigeants des chemins de fer et les expéditeurs maritimes tout en augmentant évidemment le potentiel pour l'agriculture des Prairies, les machines agricoles dans les Prairies, la potasse, le porc, les pâtes et papiers, dont les représentants sont tous membre de notre groupe.

**La présidente :** Estimez-vous que l'infrastructure des transports en Saskatchewan est capable d'absorber l'augmentation considérable du trafic? Si non, comptez-vous sur une aide quelconque du gouvernement fédéral?

**M. Campbell :** Nous rencontrons régulièrement les gens de quatre ministères clés : Transports Canada, Commerce international Canada, Diversification économique de l'Ouest et Agriculture et Agroalimentaire Canada. Nous avons un dialogue constant à ce sujet. Comme vous le savez, nous avons une excellente infrastructure qui a été mise en place il y a longtemps et qui a maintenant besoin d'être remise en état. La question est de savoir comment s'y prendre et par où commencer.

L'un de nos concepts vise directement à minimiser les coûts des perturbations dans nos ports. Je suis sûr que vous êtes tous au courant. Si ce n'est pas le cas, je suggère respectueusement au comité d'étudier la situation dans les ports de Los Angeles et de Long Beach. Ces derniers traitent entre 10 et 15 fois le volume d'expéditions que nous traitons sur la côte ouest, ce qui engendre des conséquences négatives considérables. Les autorités ont consacré d'énormes sommes d'argent à la logistique, à la construction de passages supérieurs, de passages inférieurs et d'un tunnel sous Los Angeles appelé l'Alameda Expressway et à diverses initiatives de protection de l'environnement. Les émissions des navires, des trains et des camions sont toutes sources de problèmes d'envergure.

Notre concept, qui s'apparente à celui de Kansas City, consiste à prendre tous les aspects négatifs et à les canaliser vers l'intérieur des terres aussi rapidement que possible. On trouve à Saskatoon et à Moose Jaw des terres en abondance, des terres peu coûteuses, une main-d'oeuvre abordable et compétente et de bonnes entreprises de R et D. On peut s'y attaquer à ces problèmes plutôt qu'en bord de mer, sur des terres qui valent cinq millions de dollars, là où les trains, les camions et les automobiles se disputent le territoire tous les jours. On ne peut bâtir suffisamment de passages supérieurs et de passages inférieurs dans une ville comme Vancouver et dans le « Lower Mainland ».

**Le sénateur Oliver :** Ma principale question portera sur le repositionnement des conteneurs vides. Je veux poser deux questions à M. Williams. Premièrement, vous avez dit qu'après avoir étudié le modèle de Kansas City, vous l'avez adopté. Ensuite, vous vous êtes rendu à Halifax pour y rencontrer des groupes et des particuliers. Je veux savoir quels groupes vous avez rencontrés car notre comité doit y aller. Qui avez-vous rencontré là-bas?

Deuxièmement, de quelle façon vous inspirez-vous du modèle de Kansas City et à quels éléments de ce modèle devrions-nous porter une attention particulière?



**Mr. Williams:** To answer your last question first, I accepted the model of Kansas City because it is the conjunction of four railways and three interstate highways. That is essentially what we have in the area between Moose Jaw and Saskatoon. It was that model, where there is no specific point where you could say that that is the smart port — because it is an area of 180 miles across, including several cities. It is administered by a board that puts in place things like ensuring that the customs people are there and that the logistics of moving in and out, and so on, are such that companies that want to come to the port, will be welcomed and directed to where they can best locate, and so on. It is an administrative group. As I said earlier, the private sector comes in and does the actual building, and so on. As I understand it, in the last four years there has been \$5-billion worth of investment in the Kansas City area to accommodate this.

Many activities must go on there. The main one that comes in is the freight forwarders, and so on, who unstuff and re-stuff the boxes for further transportation or location in the immediate area. There are the companies like Home Depot, and the like, who develop their centres for their own distribution systems, as well as the reassembly plants that are there for Asian products, particularly mechanical stuff that must be put together again. There are a lot of these activities.

**Senator Oliver:** That is when you envisage for the West?

**Mr. Williams:** That is exactly it. That is what Kansas does because they are on the pathway of product and we are on the pathway coming in. We have Prince Rupert coming south and the two railways coming through Kicking Horse and the Yellowhead Pass. We just happen to be at that conjunction. That is it.

The other question you asked was about Halifax and why I was there. You will remember, perhaps, that the premier held a conference there. It was a most interesting meeting because the premier stayed for two and half days at that meeting, which is very unusual for a political leader to do. There is great enthusiasm in Halifax.

**Senator Oliver:** He is a great premier, I think.

**Mr. Williams:** Well, he is a nice gentleman. The interesting thing about Halifax is that as of yet it has only utilized about 50 per cent of its capacity. That will change, I believe. I believe that a lot of our product will start moving out through the East Coast as opposed to the West Coast because of the closeness or availability through the Suez and through to India. For Southeast Asia, that seems a logical way to do it.

**Senator Oliver:** Our committee will be going there and already our researchers have given us a list of people to see. Is there anyone that you can recommend for this committee to see in relation to these issues?

**M. Williams :** Pour répondre à votre dernière question en premier, j'ai adopté le modèle de Kansas City car la ville est située à la conjonction de quatre chemins de fer et de trois autoroutes inter-États. C'est essentiellement la même situation que l'on retrouve dans la région entre Moose Jaw et Saskatoon. Dans ce modèle, il n'existe pas de lieu spécifique que l'on peut qualifier de port intelligent car il recoupe une région qui s'étend sur 180 milles englobant plusieurs villes. Il est administré par un conseil qui veille à ce que le service des douanes soit assuré et au bon fonctionnement de la logistique de sorte que les entreprises qui souhaitent accéder au port soient accueillies et orientées vers le meilleur endroit possible, et cetera. Il s'agit d'un groupe administratif. Comme je l'ai dit tout à l'heure, c'est le secteur privé qui intervient et qui se charge de la construction. Je crois savoir que depuis quatre ans, des investissements de l'ordre de cinq milliards de dollars ont été consentis dans la région de Kansas City pour financer ce projet.

De nombreuses activités s'y déroulent. Il y a principalement les transitaires qui déchargent et rechargent les conteneurs qui doivent se rendre plus loin ou rester dans la région immédiate. Il y a aussi des entreprises comme Home Depot et d'autres du même genre, qui y installent leur propre centre de distribution, ainsi que des usines de réassemblage pour les produits asiatiques, en particulier les pièces mécaniques qui doivent être assemblées de nouveau. On y retrouve de nombreuses activités de ce genre.

**Le sénateur Oliver :** C'est ce que vous envisagez pour l'Ouest?

**M. Williams :** Précisément. C'est ce que l'on fait à Kansas city parce que la ville est sur la route du produit. Pour notre part, nous sommes la porte d'entrée. À partir de Prince Rupert, en direction sud, deux chemins de fer passent par les cols Kicking Horse et Yellowhead. Il se trouve simplement que nous sommes à cette intersection. Voilà tout.

L'autre question que vous avez posée concernait Halifax et la raison pour laquelle je m'y suis rendu. Vous vous souviendrez peut-être que le premier ministre y a tenu une conférence. Ce fut une réunion des plus intéressantes car le premier ministre provincial y est resté pendant deux jours et demi, ce qui est très inhabituel pour un dirigeant politique. Il y a beaucoup d'enthousiasme à Halifax.

**Le sénateur Oliver :** C'est un excellent premier ministre, à mon avis.

**M. Williams :** C'est un homme fort agréable. Ce qui est intéressant au sujet d'Halifax, c'est que le port n'est utilisé qu'à 50 p. 100 environ de sa capacité. J'estime que cela changera. Je suis convaincu qu'un volume considérable de produits commencera à transiter par la côte est par opposition à la côte ouest pour des raisons de proximité et de disponibilité, pour franchir le canal de Suez et se rendre en Inde. Pour joindre l'Asie du Sud-Est, cela semble un itinéraire logique.

**Le sénateur Oliver :** Notre comité doit aller à Halifax et nos attachés de recherche nous ont déjà fourni une liste de gens à voir. Y a-t-il quelqu'un que vous pouvez recommander au comité de voir au sujet de ces questions?

**Mr. Williams:** I am perhaps not the best one to answer that question, but I can tell you who runs the world in Halifax. What is that lady's name?

**Mr. Campbell:** We will submit to you a list of names of officials from both Halifax and Kansas City.

**Mr. Williams:** I have forgotten the lady's name, but she runs Halifax as far as I can make out.

**Mr. Campbell:** I wish to add that I just came back from a global conference in Panama City. We are going to Amsterdam in two weeks to speak to a multi-modal conference there. The Panama Canal is being expanded, as you are probably aware. The vessels are now much larger. When they complete the canal in 2014, it will not be large enough to handle the vessels on the drawing books right now. In the world of containers, we are talking growth of 2,000 cans per vessel, from four to six to eight. The ones on order now are 14,000. The new Panama Canal will be able to handle 10,000 to 12,000.

I refer to the Panama Canal because we have not talked to you about one of our many concepts — and I would direct you to the map on the wall behind you — namely, to create a free trade zone in the southern Prairies. Colón, which is the eastern part in Panama, is the free trade zone. Hong Kong is number one in the world; Panama is number two. We are asking this question: Why not the southern Prairies as number three? A number of activities are involved, including packaging, repackaging, assembly and security clearance, and we are all worried about the thickening of the border between Canada and the U.S. We have one trucking firm in the Prairies whose extra costs this year of crossing the U.S. border have risen by \$2.5 million. These are major concerns to us.

On that map, you can see that we are near the intersection of three corridors: east-west, which is known as CISCOR, the Canadian Intelligence Super Corridor; North-South, which we call NAFTA corridors — and ours is the one in orange, which goes from Mexico, through Texas, through Denver, to Moose Jaw to Saskatoon, to Prince Rupert or Vancouver; and then there is the Asia-Pacific one. The one that you will see is the one from Prince Rupert that slices down to Chicago and then goes through to Saskatoon. It is location, location, location. We are in the best place. We have export strengths. If we can capture the empty containers going back, that is great. If we can also capture the inbound traffic and have the equivalence of a free trade zone or an economic zone, we can get all the spinoffs that occur in Hong Kong and Panama. That is a key part of our focus as well.

**Senator Oliver:** I wish to ask a final question about location. You have all mentioned Kansas; and Los Angeles and Long Beach were also mentioned. What country in the world has

**M. Williams :** Je ne suis sans doute pas la meilleure personne qui puisse répondre à cette question, mais je peux vous dire qui dirige tout à Halifax. Quel est le nom de cette dame?

**M. Campbell :** Nous allons vous fournir une liste de noms d'intervenants à Halifax et à Kansas City.

**M. Williams :** J'ai oublié le nom de cette dame, mais pour autant que je sache, c'est elle qui mène la barque à Halifax.

**M. Campbell :** Je veux ajouter que je reviens tout juste d'une conférence internationale à Panama. Nous devons aussi nous rendre à Amsterdam dans deux semaines pour prendre la parole à l'occasion d'une conférence multimodale là-bas. Comme vous le savez sans doute, le canal de Panama fait l'objet de travaux d'agrandissement. Les navires sont beaucoup plus gros aujourd'hui. Lorsque le canal sera terminé, en 2014, il ne sera pas suffisamment large pour accueillir les navires qui sont maintenant sur les planches à dessin. Dans le monde des conteneurs, la croissance se produit à coup de 2 000 boîtes par navire, de quatre à six à huit. Les navires figurant dans les carnets de commande pourront en transporter 14 000. Le nouveau canal de Panama permettra le passage de navires de 10 000 à 12 000 conteneurs.

Je mentionne le canal de Panama parce que nous ne vous avons pas encore parlé de l'un de nos nombreux concepts — et je vous renvoie directement à la carte sur le mur derrière vous — soit la création d'une zone franche dans le sud des Prairies. Colón, qui est située dans la région est de Panama, est la zone franche. Hong Kong est le numéro un au monde et Panama, le numéro deux. Nous posons la question suivante : Pourquoi pas le sud des Prairies comme numéro trois? Cela suppose de multiples activités, y compris l'emballage, le réemballage, l'assemblage et l'autorisation de sécurité, et nous sommes tous inquiets de l'épaississement de la frontière entre le Canada et les États-Unis. Une entreprise de camionnage des Prairies a dû absorber cette année des coûts supplémentaires liés au passage de la frontière américaine de 2,5 millions de dollars. Pour nous, ce sont là de sérieux sujets de préoccupation.

Sur cette carte, vous pouvez voir que nous sommes à proximité de l'intersection de trois corridors : est-ouest, le super corridor canadien, connu sous le sigle CISCOR; nord-sud, ce que nous appelons les corridors ALENA — et le nôtre, en orange, qui s'étend du Mexique, en passant par le Texas, Denver, Moose Jaw et Saskatoon, jusqu'à Prince Rupert ou Vancouver; il y a aussi le corridor Asie-Pacifique. Celui que vous verrez part de Prince Rupert, se subdivise, une branche descend vers Chicago et l'autre passe par Saskatoon. Tout est une question de géographie. Nous sommes situés au meilleur endroit. Nous avons une grande capacité d'exportation. Si nous pouvons accueillir les conteneurs vides sur le chemin du retour, formidable. Si nous pouvons aussi accueillir le trafic intérieur et avoir l'équivalent d'une zone franche ou d'une zone économique, nous pouvons bénéficier de toutes les retombées dont jouissent Hong Kong et Panama. C'est un autre élément clé sur lequel nous misons.

**Le sénateur Oliver :** Je veux vous poser une dernière question au sujet de l'emplacement géographique. Vous avez tous mentionné le Kansas; et l'on a aussi évoqué Los Angeles et

established the best practices for using container systems to export agricultural products? Is it the United States, because of Kansas and Los Angeles?

**Mr. Campbell:** As a matter of fact, the United States is quite weak with respect to exports. I do not want to be premature, but I will tell you Antwerp and Rotterdam, on the coast, and Duesberg, in Germany, just across the border, and the Rhine Valley. There is a long history of barging traffic, and containers fit well there. I will be pleased to provide you a report. I will be there from December 3 to 10. In terms of best practices, I think that is it.

**Mr. Williams:** Those cities are relatively close together, so if there is an imbalance of incoming and outgoing containers, they can be transported readily from one city to another. It is a very efficient system.

**Senator Zimmer:** Welcome, gentlemen. It is good to see you again. The committee this morning is pretty stacked with Saskatchewan representatives. Senator Tkachuk, Senator Merchant and I were all born and raised in Saskatchewan. I take this opportunity to wish you the very best on Sunday. Of course, you will be cheering for Saskatchewan. I have mixed feelings, because I live in Winnipeg, but I will put on the record that I will support you on Sunday.

My question was asked by Senator Oliver, regarding what you observed in Kansas City and what you learned there in order to revise your plan. You have answered that, but I will ask you another question.

In this whole equation, when you look at your map, there is sort of a Prairie triangle including Saskatoon and Moose Jaw. Do you see Regina worked into this model in any way?

**Mr. Atchison:** Yes, we do. Regina is certainly part of the program as well. We cannot comment on why Regina representatives are not with us today. If you look at the programs that we have outlined to you, Regina is part of that as well. Moose Jaw and Saskatoon are here today representing our communities, but that is not to say that Regina is not part of the program. Regina needs to be part of it.

I do not think people realize the scale of this project. Once we get started on the project, neither Saskatoon nor Moose Jaw nor Regina will be able to handle it alone. This is one of those projects that is, literally, for politicians, a dream come true, one in which everyone can share. The pie actually continues to grow and everyone can continue to have a larger piece of the whole shipping transportation redistribution. Everyone will benefit. Perhaps even Prince Albert could be part of this as well.

Long Beach. Dans quel pays du monde a-t-on établi les meilleures pratiques pour l'utilisation des conteneurs en vue d'exporter les produits agricoles? Est-ce aux États-Unis, à cause du Kansas et de Los Angeles?

**M. Campbell :** En fait, les États-Unis sont très faibles pour ce qui est des exportations. Je ne veux pas anticiper, mais je vous dirais Anvers et Rotterdam, sur la côte, et Duisbourg, qui est en Allemagne, tout près de la frontière, et la vallée du Rhin. Il y a là un long historique de transport fluvial par barges et les conteneurs sont à leur place dans cet environnement. Je vais me faire un plaisir de vous remettre un rapport. Je suis allé là-bas du 3 au 10 décembre. Je pense que c'est là que l'on trouve les meilleures pratiques.

**M. Williams :** Ces villes sont relativement proches l'une de l'autre, de sorte que s'il y a déséquilibre entre les conteneurs entrant et sortant, on peut les transporter rapidement d'une ville à l'autre. C'est un système très efficace.

**Le sénateur Zimmer :** Je vous souhaite la bienvenue, messieurs. Je suis content de vous revoir. Le comité compte plusieurs sénateurs de la Saskatchewan ce matin. Le sénateur Tkachuk, le sénateur Merchant et moi-même sommes tous nés et avons grandi en Saskatchewan. Je profite de l'occasion pour vous souhaiter la meilleure chance dimanche. Vous applaudirez bien sûr l'équipe de la Saskatchewan. Pour ma part, je suis ambivalent parce que j'habite à Winnipeg, mais je le dis publiquement : je vais vous appuyer dimanche.

La question que je voulais poser l'a déjà été par le sénateur Oliver. C'était au sujet de ce que vous avez observé à Kansas City et de ce que vous avez appris là-bas qui vous a fait réviser vos plans. Vous y avez répondu, mais je vais vous poser une autre question.

Dans toute cette équation, si l'on regarde la carte, on constate qu'il y a une sorte de triangle des Prairies englobant Saskatoon et Moose Jaw. D'après vous, Regina fait-elle partie de ce modèle d'une façon quelconque?

**M. Atchison :** Oui, nous en faisons partie. Regina fait assurément partie du programme également. Nous ne pouvons pas dire pourquoi aucun représentant de Regina n'est avec nous aujourd'hui. Si vous examinez les programmes que nous vous avons présentés, vous verrez que Regina en fait partie également. Des représentants de Moose Jaw et de Saskatoon sont ici aujourd'hui, mais cela ne veut pas dire que Regina ne fait pas partie du programme. Regina doit en faire partie.

Je ne crois pas que les gens se rendent compte de l'ampleur de ce projet. Quand il sera lancé, ni Saskatoon ni Moose Jaw ni Regina ne pourra s'en occuper seule. C'est l'un de ces projets qui est littéralement, pour les politiciens, un rêve devenu réalité, chacun pouvant y participer. Tout le système de transport continue de prendre de l'expansion et chacun pourra s'en attribuer une part plus importante. Chacun sera avantagé. Peut-être que même Prince Albert pourra en tirer profit également.

This is really a north/south area, but with the railways going east/west, they happen to flow through Moose Jaw, Regina and Saskatoon. I see Regina as part of this as well.

**Senator Zimmer:** If I could expand on that a little further. Do you also see Winnipeg working into that equation?

**Mr. Atchison:** Winnipeg is certainly part of that as well. However, if you look at rail yards and the availability of space, Moose Jaw and particularly Saskatoon now have an abundance of space on both the west and east ends of the city — for example, from Floral to Cory — for additional expansions, and for union yards as well. There is a tremendous amount of space available. Planners for the city have made sure that we have left room for this type of expansion in our community.

We are also working on completion of a South River crossing corridor, to take trucking out of the city, so that people will not complain about massive semis rolling through the city. They will be outside the community. There is room for everyone. I do not think people can envision how large this project will be and that there is room for us all. We in Saskatchewan are the best located overall, but there is room for everyone.

**Mr. Campbell:** If I may a brief response to Senator Zimmer. Despite the fact that this is a heavyweight Rider Pride Saskatchewan contingent, I have moved to Calgary and we have Winnipeg members in this group. This week, as a matter of fact, we are meeting with the Government of Manitoba and the Government of Saskatchewan. You will notice in our name change that it is not just “Saskatchewan”; it is “Prairie.” Without meaning to hurt any feelings, I think you are all aware that people west of Winnipeg and Manitoba sometimes feel that their concerns and aspirations are not looked after with as high a priority as they would like, and the same can be said about east of the Edmonton-Calgary line. It is very much Prairie-based, rural-based and agricultural-based, and we are definitely reaching to Winnipeg.

Winnipeg has many assets that are part of the Team Canada, many of which will be supportive of this initiative. Many of the CN trains, for example, go through Winnipeg on their way to the U.S. At Moose Jaw, from Vancouver, there are about 30 trains a day. Almost 20 trains go through Winnipeg to the east and about 10 to 15 trains go through the Soo Line to Chicago.

**Senator Tkachuk:** I wish to welcome Mayor Atchison, Mayor McBain, Mr. Williams and Mr. Campbell. We are experiencing, as you know, an economic upsurge in our province. Although the federal and provincial governments all want to take credit for the upsurge, most of the credit is due to the strong leadership of our mayors and our reeves. I do not know what happened in the last 10 years, but they have all become more entrepreneurial and they have really promoted our city. To Mayor Atchison and Mayor

C'est vraiment un réseau nord-sud, mais comme les chemins de fer sont orientés est-ouest, ils se trouvent à passer par Moose Jaw, Regina et Saskatoon. À mes yeux, Regina en fait partie également.

**Le sénateur Zimmer :** Si je poursuis dans la même veine, à vos yeux, est-ce que Winnipeg fait également partie de cette équation?

**M. Atchison :** Winnipeg en fait certainement partie également. Cependant, si l'on s'attarde aux gares de triage et à l'espace disponible, Moose Jaw et surtout Saskatoon ont maintenant beaucoup d'espace aux extrémités ouest et est de la ville — par exemple entre Floral et Cory — pour des agrandissements ultérieurs, et aussi pour des gares de triage conjointes. Il y a d'immenses superficies disponibles. Les planificateurs de la ville ont veillé à ce que nous ayons de la place pour de telles installations dans notre ville.

Nous travaillons aussi à l'achèvement d'un corridor traversant la South River, pour faire sortir les camions de la ville, pour éviter que les gens se plaignent de la présence d'énormes semi-remorques qui traversent la ville. Ils passeront à l'extérieur de la ville. Il y a place pour tout le monde. Je ne crois pas que les gens puissent se rendre compte à quel point ce projet est immense et comprendre qu'il y a place pour nous tous. Nous, en Saskatchewan, nous sommes les mieux placés de tous, mais il y a place pour tout le monde.

**M. Campbell :** Je voudrais répondre brièvement au sénateur Zimmer. En dépit du fait que nous constituons un contingent comptant beaucoup de partisans des Riders et de la Saskatchewan, j'ai déménagé à Calgary et nous avons aussi des membres de notre groupe venant de Winnipeg. Cette semaine, nous rencontrons justement le gouvernement du Manitoba et celui de la Saskatchewan. Vous remarquerez que nous avons changé notre nom, ayant remplacé « Saskatchewan » par « Prairies ». Je ne veux blesser personne, mais je pense que vous savez tous que les gens à l'ouest de Winnipeg et du Manitoba ont parfois le sentiment que leurs préoccupations et aspirations ne sont pas prises en compte ou ne sont pas jugées aussi prioritaires qu'ils le voudraient, et l'on peut en dire autant des gens qui vivent à l'est d'une ligne allant d'Edmonton à Calgary. Notre groupe est assurément un groupe rural, agricole, des Prairies, et il est certain que nous étendons notre portée jusqu'à Winnipeg.

Winnipeg compte beaucoup d'atouts qui font partie d'Équipe Canada et dont beaucoup appuient cette initiative. Beaucoup de trains du CN, par exemple, passent par Winnipeg avant de bifurquer vers les États-Unis. À Moose Jaw, on compte environ 30 trains par jour venus de Vancouver. Presque 20 trains passent par Winnipeg en direction est et de 10 à 15 trains empruntent la ligne du Soo jusqu'à Chicago.

**Le sénateur Tkachuk :** Je souhaite la bienvenue au maire Atchison, au maire McBain, à M. Williams et à M. Campbell. Comme vous le savez, nous connaissons un regain de vitalité économique dans notre province. Bien que les gouvernements fédéral et provincial veuillent tous les deux s'attribuer le mérite de ce boom, il est essentiellement dû au leadership solide de nos maires. J'ignore ce qui s'est passé depuis dix ans, mais ils sont tous devenus de véritables entrepreneurs et ont vraiment fait la

McBain, two strong leaders in our province, I would like to say that all the credit is due to them for the tremendous opportunities that we now see before us in our province.

I want to talk a little bit about productivity, which is what everyone is talking about because of our strong dollar. The advantage we had with the low dollar is now causing us productivity problems, and getting our exports out the door is becoming more difficult.

How big a piece of the container pie are we talking about with regard to the Prairies or the Moose Jaw-Saskatoon corridor? Of the millions of containers that will roll in from Vancouver and Prince Rupert, what are we talking about and how will that help us improve the efficiency of our products? It was mentioned that many containers should return empty quickly so they can take on another Chinese load and bring it back to Canada. Surely, if we turn the container around quickly enough, we should be able to fill it, create revenue and send it back quickly as well. How big is the piece of pie and how will that help?

**Mr. Campbell:** Inbound agriculture to the Prairies is in the range of 0.005 per cent. Outbound containerized from the Prairies now would be in the range of 2 to 3 per cent. That is 5 per cent of agricultural products. The potential is 75 per cent of agricultural products, so it is a 15-fold increase.

**Senator Tkachuk:** How do you see the future, with Edmonton having a container port and Prince Rupert now wanting to be a player, probably in synergy with Vancouver rather than in competition with, and all the other players? Do you see it as a series of places where drops are being made, goods being loaded and everything going back throughout the Prairies?

**Mr. Campbell:** Yes, we do. The Edmonton facility is already full. The new CN facility just put in as part of the Prince Rupert package is already in the range of 80 per cent capacity and it is less than two years old. The facility in Prince George is being opened this week, and that will have more of a pulp and paper focus. How it will turn out, I am not sure.

If you ask the shipping community, the producers, they would obviously like to have container-loading facilities every 100 miles. That frightens the railways and the marine operators because they feel they need in the range of 100,000 containers a year to meet the high infrastructure investment costs.

The challenge for us, given that they can whistle back empty and collect another \$3,000 every time they fill a box or a can is to say, "Okay, if we are going to stop, where do we stop and how long do we dwell?" as they call it in the transportation language. When any equipment, let alone the \$4-million locomotive tied to it, is sitting idle, they are all losing money. The trick is how to put 25, 50 or 100 car lots together, fill them immediately and have

promotion de notre ville. Au maire Atchison et au maire McBain, deux grands leaders de notre province, je voudrais dire que c'est entièrement grâce à eux si nous pouvons maintenant profiter de ces extraordinaires possibilités qui s'offrent à nous dans notre province.

Je voudrais m'attarder un peu sur la productivité, dont tout le monde parle à cause de l'appréciation de notre dollar. L'avantage que nous procurait notre dollar faible nous cause maintenant des problèmes de productivité et il devient plus difficile d'exporter nos produits.

Les Prairies ou le corridor Moose-Jaw-Saskatoon représentent-ils une part importante de l'ensemble du transport par conteneur? Sur les millions de conteneurs qui partent de Vancouver et de Prince Rupert, quelle fraction cela représente-t-il et en quoi cela va-t-il nous aider à améliorer l'efficacité de nos produits? On a dit que beaucoup de conteneurs doivent s'en retourner vides et très vite pour pouvoir rapporter une autre cargaison chinoise vers le Canada. Si nous parvenons à renvoyer le conteneur assez vite, nous devrions sûrement pouvoir le remplir, créant ainsi des revenus, tout en le renvoyant quand même rapidement. Quelle fraction de l'ensemble cela représente-t-il et en quoi cela va-t-il aider?

**M. Campbell :** Les denrées agricoles à destination des Prairies représentent quelque chose comme 0,005 p. 100. Les denrées conteneurisées en provenance des Prairies représentent actuellement quelque 2 à 3 p. 100. Cela représente 5 p. 100 des produits agricoles. Le potentiel est de 75 p. 100 des produits agricoles, ce qui reviendrait donc à multiplier l'activité par 15.

**Le sénateur Tkachuk :** Comment envisagez-vous l'avenir, Edmonton étant dotée d'un port à conteneurs et Prince Rupert voulant maintenant sa part du gâteau, probablement en synergie avec Vancouver plutôt qu'en concurrence, et compte tenu de tous les autres intervenants? Selon vous, sera-t-on en présence d'une série d'endroits où des conteneurs seront déchargés avant d'être remplis et renvoyés à travers les Prairies?

**M. Campbell :** Oui, c'est ce que nous envisageons. Les installations d'Edmonton tournent déjà à plein. La nouvelle installation du CN que l'on vient de construire à Prince Rupert est déjà autour de 80 p. 100 de sa capacité, après moins de deux ans. L'installation de Prince George ouvrira ses portes cette semaine, et elle servira surtout aux pâtes et papiers. Quant à savoir à quoi ressemblera l'avenir, je n'en suis pas certain.

Si vous posez la question à la communauté des expéditeurs, aux producteurs, ils aimeraient évidemment avoir des installations de chargement de conteneurs à tous les 100 milles. Cela effraie les gens des chemins de fer et les transporteurs maritimes parce qu'ils estiment avoir besoin d'environ 100 000 conteneurs par année pour justifier le coût élevé des infrastructures.

Le défi pour nous, étant donné qu'ils peuvent les renvoyer vides et empocher 3 000 \$ à chaque fois qu'ils remplissent une boîte, consiste à dire : « Bon, si nous décidons de faire halte, où allons-nous arrêter et pour combien de temps? » Quand du matériel roulant, sans parler d'une locomotive de quatre millions de dollars, reste immobile, tous perdent de l'argent. Le truc est de réunir 25, 50 ou 100 wagons, de remplir les conteneurs

the railway and marine shipping economics still intact, let alone enhanced. We think it can be done, and as Dr. Williams mentioned, we are actively speaking with both rail and marine carriers to see if we can get the numbers to justify the investment.

**Senator Merchant:** The current Conservative government has spoken about addressing restrictions on trade in Canada. Is this on their agenda for resolution? What specifically must be done, and must the variety of provinces change their regulations?

**Mr. Campbell:** Are you speaking specifically of the interprovincial barriers and the fact that Alberta and British Columbia already have the TILMA agreement? I guess none of us is in a position to speak for the new Government of Saskatchewan. Both the Alberta and British Columbia governments are actively and aggressively promoting that the concept be expanded to Saskatchewan and Manitoba. I am not privy to say where they are now.

**Mr. Atchison:** I cannot speak for the Province of Saskatchewan, but, unfortunately, cities have different problems than do provinces. I do not think anybody disagrees that we need to have the free flow of goods between provinces as well, and I see that happening over the next while.

For Saskatchewan, our biggest trader is still Ontario. Many people believe it is Alberta, but, in fact, it is Ontario. We need to break down the trade barriers between provinces.

**Senator Merchant:** I believe you need the federal government, too. When I said "the government," I meant the federal government more than the provincial government.

**Mr. Atchison:** They need encouragement.

**Senator Merchant:** With respect to the CN and CP positions, particularly CN, they might say that it is easier for them to go directly from Chicago to Vancouver and that rushing the containers home quickly, directly and without the dirt of the Saskatchewan grain, sending the containers back is the best financial position for them because all these things cost money.

Who will pay this money that they may think they will lose by stopping in Saskatchewan? Will the farmers pay? What kind of costs are we talking about? I understand the inland terminal might ease the CN and CP administration burden, but the expense remains real for the companies.

**Mr. Campbell:** It is a complex question; if it were simple, everybody would have the answer and they would have exploited it by now.

We are trying to turn a cost into revenue in their mind. Right now, they do not get paid anything for every delay along the piece. You should be aware that Canadian National promised

immédiatement et de laisser intacte et même améliorer la rentabilité des chemins de fer et du transport maritime. Nous pensons que cela peut se faire et, comme M. Williams l'a dit, nous discutons activement avec les transporteurs ferroviaires et maritimes pour voir si nous pouvons obtenir des chiffres suffisants pour justifier l'investissement.

**Le sénateur Merchant :** Le gouvernement conservateur actuel a parlé d'atténuer les restrictions au commerce au Canada. Cette question est-elle à l'ordre du jour du gouvernement? Qu'est-ce qui doit être fait exactement et les diverses provinces doivent-elles changer leurs règlements?

**M. Campbell :** Parlez-vous précisément des barrières interprovinciales et du fait que l'Alberta et la Colombie-Britannique ont déjà l'entente sur le commerce, l'investissement et la mobilité de la main-d'oeuvre? Je suppose qu'aucun d'entre nous n'est en mesure de parler au nom du nouveau gouvernement de la Saskatchewan. Les gouvernements de l'Alberta et de la Colombie-Britannique font tous les deux énergiquement la promotion de l'élargissement du concept à la Saskatchewan et au Manitoba. Je ne sais pas où en est le dossier actuellement.

**M. Atchison :** Je ne peux pas parler au nom de la province de Saskatchewan mais, malheureusement, les villes ont des problèmes différents de ceux des provinces. Je pense que personne ne niera qu'il faut aussi assurer la libre circulation des biens entre les provinces et je pense que cela va se faire bientôt.

Quant à la Saskatchewan, notre principal partenaire commercial demeure l'Ontario. Bien des gens croient que c'est l'Alberta, mais c'est bel et bien l'Ontario. Nous devons abattre les barrières provinciales entre les provinces.

**Le sénateur Merchant :** Je crois que vous avez aussi besoin du gouvernement fédéral. Quand j'ai dit « le gouvernement », je voulais dire le gouvernement fédéral plus que le gouvernement provincial.

**M. Atchison :** Ils ont besoin d'encouragement.

**Le sénateur Merchant :** Pour ce qui est des positions adoptées par le CN et le CP, surtout le CN, ils peuvent bien dire que c'est plus facile pour eux d'aller directement de Chicago à Vancouver et que la meilleure solution financière pour eux est de renvoyer au plus vite les conteneurs à la maison, directement et sans les salir en y mettant des céréales de Saskatchewan, parce que tout cela coûte de l'argent.

Qui paiera cet argent que les compagnies s'imaginent qu'elles perdront si elles s'arrêtent en Saskatchewan? Les agriculteurs paieront-ils? Quel est l'ordre de grandeur des coûts en question? Je peux comprendre que le terminal intérieur peut alléger le fardeau du CN et du CP, mais les dépenses demeurent réelles pour les compagnies.

**M. Campbell :** C'est une question complexe; si elle était simple, chacun aurait une solution et l'aurait déjà mise en application.

Nous essayons de transformer un coût en un revenu dans leur esprit. À l'heure actuelle, ils ne se font rien payer pour chaque délai qui survient le long du réseau. Vous devez savoir que le

Wal-Mart that they would get the product from Prince Rupert to Chicago in less than 100 hours. The first train is 91 hours. Wal-Mart has said to Canadian National, "You do that, and we will give you more business, not just to Chicago but also to Memphis, maybe to Atlanta." It is a great Canadian success story, that we can penetrate these American markets so well in that direction.

What Canadian National and COSCO, the main marine company from China to Prince Rupert, would like is to have those volumes back up, but only if they do not jeopardize their opportunity costs of getting back to Shanghai or Pusan or Hong Kong and getting another \$3,000 load. If we can do it right and we do not hold that rail equipment too long, they will not only not have an extra cost, they will also have revenue. From our point of view, we would like to call it a "backhaul revenue," because maybe some of these products cannot afford the high prices that Wal-Mart is paying on goods coming in, but it certainly would be revenue traffic for both the rail carriers and the marine carriers. That is the intent.

**Senator Merchant:** What specifically do you want us to do? Would changing policy help, or must directive laws be brought in? Has any country got it right? I am talking from the point of view of regulation.

**Mr. Campbell:** That is a good question, and I would ask each of these gentlemen to reply. We have 50 slides on exactly what we think the federal government should be doing, and I know you do not have time for it now, but we would be pleased to deal with legislation, regulation or keeping the U.S. border from thickening.

The Mexicans are doing a lot of work; we are doing a lot of work. A Saskatoon-based firm, IRD, has the leading market share in the U.S. interstate system for weight and motion sensors so that the trucks do not have to stop. We and Homeland Security in the U.S. are putting a tremendous amount of effort into streamlining. In spite of that, it is like all of us going through airports today versus 20 years ago. There is no end of things that we could and should be doing to streamline this, whether it is physical infrastructure, brain power and so forth. The federal government should be doing many things, and part of our discussions today and tomorrow is with Foreign Affairs and International Trade Canada and Transport Canada to try to ensure we all understand the irritants and the sluggishness now in the system, and how we can help streamline that flow.

Canadien National a promis à Wal-Mart de transporter les produits de Prince Rupert à Chicago en moins de 100 heures. Le premier train a pris 91 heures. Wal-Mart a dit au Canadien National : « Continuez de faire cela et nous allons vous donner de plus nombreux contrats, pas seulement vers Chicago, mais aussi Memphis et peut-être Atlanta ». C'est une grande réussite canadienne, le fait que nous puissions pénétrer le marché américain avec autant de succès dans cette direction.

Ce que le Canadien National et COSCO, la principale compagnie de transport maritime entre la Chine et Prince Rupert, aimeraient, c'est que le volume augmente, mais seulement si cela ne met pas en péril leurs coûts d'opportunité pour ce qui est de retourner à Shanghai ou Pusan ou Hong Kong et d'obtenir une autre cargaison à 3 000 \$. Si nous faisons bien les choses et si nous ne retardons pas trop ce matériel roulant, non seulement les compagnies n'assumeront-elles pas de coûts supplémentaires, mais elles auront même un revenu. De notre point de vue, nous aimerions appeler cela un « revenu pour le voyage de retour », parce que peut-être que pour certains de ces produits, on ne paierait pas aussi cher que Wal-Mart paye pour les biens que la compagnie fait venir, mais ce serait certainement une source de revenu pour les transporteurs ferroviaires et maritimes. Voilà l'intention.

**Le sénateur Merchant :** Qu'attendez-vous de nous exactement? Est-ce que cela aiderait de changer la politique, ou bien faut-il adopter des lois plus prescriptives? Est-ce qu'on a trouvé la solution idéale dans un pays quelconque? Je veux dire du point de vue de la réglementation.

**M. Campbell :** C'est une bonne question, et je demanderais à chacun de ces messieurs de répondre. Nous avons 50 diapositives portant justement sur ce que le gouvernement fédéral devrait faire à notre avis, et je sais que vous n'avez pas le temps de les regarder maintenant, mais nous serions ravis de vous faire un exposé sur la législation, la réglementation ou les mesures à prendre pour empêcher la frontière américaine de devenir imperméable.

Les Mexicains font beaucoup de travail; nous en faisons beaucoup également. Une entreprise de Saskatoon appelée IRD a la principale part de marché dans le système inter-États américains pour les capteurs de poids et de mouvement, permettant d'éviter que les camions aient à s'arrêter. Nous et la Homeland Security des États-Unis déployons énormément d'efforts dans la simplification des procédures. En dépit de cela, c'est comme si nous nous précipitions tous dans les aéroports aujourd'hui, par rapport à la situation d'il y a 20 ans. Il y a une liste interminable de mesures que nous pourrions et devrions prendre pour simplifier les choses, qu'il s'agisse de l'infrastructure physique, de faire preuve d'intelligence, et cetera. Le gouvernement fédéral devrait agir sur bien des fronts et nous aurons aujourd'hui et demain des discussions avec Affaires étrangères et Commerce international Canada et avec Transports Canada pour essayer de bien comprendre tous les irritants et les pierres d'achoppement qui alourdissent actuellement le système et la manière dont nous pourrions aider à accélérer le mouvement.

**Mr. Atchison:** Speaking of ingenuity, Saskatoon is second to none in the world. You have to look to our engineering students at the University of Saskatchewan where they have invented a space elevator. It is the leading one in the world. They competed against Boeing, McDonnell Douglas, Airbus, and against every major company in the world, and they unfortunately missed by four seconds on the speed of their elevator for collecting \$500,000 from NASA. Each year, they have always been one year behind capturing this \$500,000 for the fastest space elevator in the world. They have been able to transform energy without wires as well, and they are working on intellectual patents for that right now.

With respect to what you can do differently, Saskatchewan has ingenuity and the people that have the ability to get things done.

IRD is also working on X-raying the container cars when they roll through. In fact, when they hit the U.S.-Canada border, these trains will not have to stop. The manifests will be sent down with everything there for them, so the trains can continue to roll through without a three- or four-hour delay at the border crossing. That is all happening at IRD right now. They are the world's leaders in that type of technology.

**Mr. McBain:** The map there reinforces the comment Mr. Campbell made — the issues around the border and streamlining borders. As you know, we are very close with our highway and rail system to the U.S. border.

The other thing that would help this kind of project and the Kansas City model is the ability to establish free trade zones in and around cities. That would be important.

The third piece of the puzzle is a national transportation policy, which we need in this country.

**The Chair:** Mr. Campbell, could you provide to this committee the slide show on federal policy recommendations?

**Mr. Campbell:** Certainly.

**The Chair:** Thank you very much for your presence here today. It was most interesting, and again I have to tell you how much we appreciate the work you have been doing since we last met. We will be closely following your activities. We will do our best to find the proper solutions here at the committee level. Thank you very much.

Honourable senators, I just want to mention that we had a steering committee meeting last week at which we discussed future legislation we are going to get before or possibly after Christmas. We have Bill C-7, to enact the Aeronautics Act and make consequential amendments to the other acts. As of October 29, it was in the report stage; it is still in the House of Commons. There is Bill C-8, to amend the Canada Transportation Act, specifically railway transportation. It is still in the House of

**M. Atchison :** En parlant d'ingéniosité, Saskatoon n'a rien à envier à quelque ville que ce soit dans le monde. À preuve, les étudiants en génie de l'Université de la Saskatchewan ont inventé un ascenseur spatial, le meilleur au monde. Ils ont livré concurrence aux équipes de Boeing, McDonnell Douglas, Airbus et toutes les autres grandes compagnies du monde. Malheureusement, au plan de la vitesse, leur ascenseur a raté de quatre secondes le prix de 500 000 \$ de la NASA. Chaque année, ils ont raté de peu ce prix de 500 000 \$ accordé pour l'ascenseur spatial le plus rapide du monde. Ils ont été en mesure également de transformer de l'énergie sans fil et ils s'attachent présentement à obtenir les droits de propriété intellectuelle pour leur invention.

En ce qui a trait à ce que l'on peut faire différemment, la Saskatchewan a l'ingéniosité qu'il faut et les cerveaux capables de concrétiser des projets.

IRD travaille présentement à un procédé visant à passer aux rayons-x les wagons porte-conteneurs à leur arrivée. En fait, ces trains n'auront pas à s'arrêter au moment de franchir la frontière américano-canadienne. Les manifests comportant toutes les données pertinentes seront envoyés à l'avance, de sorte que les trains pourront poursuivre leur route sans devoir attendre trois ou quatre heures au poste frontière. Tout cela se fait chez IRD à l'heure actuelle. L'entreprise est un chef de file dans ce genre de technologie.

**M. McBain :** La carte qui est là renforce le propos de M. Campbell qui a évoqué les questions entourant la frontière et sa rationalisation. Comme vous le savez, notre réseau ferroviaire et routier est très près de la frontière américaine.

L'autre chose qui favoriserait ce genre de projet et le modèle de Kansas City est la capacité de créer des zones franches à l'intérieur et autour des villes. Cela serait important.

La troisième pièce du puzzle est une politique nationale du transport. Le pays a besoin d'une telle politique.

**La présidente :** Monsieur Campbell, pouvez-vous fournir au comité le diaporama sur les recommandations en matière de politique fédérale?

**M. Campbell :** Certainement.

**La présidente :** Je vous remercie beaucoup de votre présence ici aujourd'hui. Votre témoignage a été des plus intéressants et, encore une fois, je tiens à vous dire à quel point nous vous sommes reconnaissants du travail que vous avez abattu depuis notre dernière rencontre. Nous allons suivre de près vos activités. Le comité fera de son mieux pour trouver les solutions adéquates. Merci beaucoup.

Honorables sénateurs, je veux simplement mentionner que notre comité directeur s'est réuni la semaine dernière pour discuter des projets de loi futurs que nous recevrons avant, ou, possiblement, après Noël. Il y a le projet de loi C-7, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique et d'autres lois en conséquence. Au 29 octobre, cette mesure en était à l'étape du rapport et elle est toujours à la Chambre des communes. Il y a aussi le projet de loi C-8, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada, et plus



Commons; it was referred to their Committee on Transport, Infrastructure and Communities on October 29. Those are the two pieces of legislation that will be coming to the Senate.

We also discussed the committee's Containerized Freight Traffic study. As well, there will be a trip to Prince Rupert, which is something we missed doing last time. We have decided that two members on each side would be accompanied by the clerk and researcher to go to Prince Rupert.

I have talked to both whips and they do not want the members to travel during the week, while we are here working. It was suggested that the group leave on a Thursday evening, work on Friday, Saturday and Sunday, and then come back — that is if the trip takes place before Christmas.

There is also the trip to Halifax, with the public hearings and the fact-finding mission. We might have to wait until we come back after the January break. I know Senator Mercer would want to be us with in Halifax, and it is important for Senator Oliver. Senator Oliver, you will be around in February, will you not?

**Senator Oliver:** I hope so.

**The Chair:** He is healthier than Senator Mercer is now. Senator Mercer will be feeling better, I hope, in January. We could do it in February and again leave on a Thursday night. I am speaking about the whole committee. We can visit the port on Friday morning, and also have our public hearings Friday afternoon and Saturday. We can return on Saturday night or Sunday. That is an option when we come back from the January break.

Those are the discussions that took place at the steering committee. As I said, I believe Senator Zimmer mentioned he would like to go to Prince Rupert. Did you change your mind?

**Senator Zimmer:** Senator Cordy approached me.

**The Chair:** She will not be here in January. Well, this should be discussed with the other side. Who would attend on your side, Senator Oliver? Senator Tkachuk, we thought you would like to go.

**Senator Tkachuk:** I would like to go to Prince Rupert. I think it would be really interesting. When was the planned time to go?

**The Chair:** Could we go in December? There are just a few weeks left.

**Senator Tkachuk:** If it is Senator Zimmer and I, I propose that we get together and find a time that is good for us and let the clerk know to make arrangements. Then we can make sure it is good for the chair, as well.

**The Chair:** Maybe just two senators can go, along with the clerk and a researcher.

**Senator Tkachuk:** That would be good.

**The Chair:** That is up to you to decide.

spécifiquement le transport ferroviaire. Ce projet de loi est toujours à la Chambre des communes, qui l'a renvoyé à son comité des transports, de l'infrastructure et des collectivités le 29 octobre. Ce sont là deux mesures législatives qui seront acheminées au Sénat.

Nous avons aussi discuté de l'étude du trafic du fret conteneurisé. Nous prévoyons aussi un voyage à Prince Rupert, ce que nous n'avons pas fait la dernière fois. Nous avons décidé que deux sénateurs de chaque côté, accompagnés par le greffier et l'attaché de recherche, se rendraient à Prince Rupert.

J'ai parlé aux deux whips et ils ne souhaitent pas que les membres du comité voyagent pendant la semaine alors que le Sénat siège ici. Il a été proposé que le groupe parte un jeudi soir, et travaille le vendredi, le samedi et le dimanche pour ensuite revenir — en supposant que ce voyage ait lieu avant Noël.

Un voyage est aussi prévu à Halifax, assorti d'une mission d'information et d'audiences publiques. Nous devons sans doute attendre notre retour après la pause de janvier pour l'effectuer. Je sais que le sénateur Mercer aurait voulu nous accompagner à Halifax et cette visite est importante pour le sénateur Oliver. Sénateur Oliver, vous serez présent en février, n'est-ce pas?

**Le sénateur Oliver :** Je l'espère.

**La présidente :** Il se porte mieux que le sénateur Mercer à l'heure actuelle. Le sénateur Mercer se sentira plus d'attaque, j'espère, en janvier. Nous pourrions effectuer ce voyage en février et, encore une fois, partir un jeudi soir. Je parle du comité tout entier. Nous pourrions visiter le port le vendredi matin et tenir nos audiences publiques le vendredi après-midi et le samedi. Nous pourrions rentrer le samedi soir ou le dimanche. C'est une option pour notre retour après la pause de janvier.

Voilà les discussions qui ont eu lieu au comité directeur. Comme je l'ai dit, je crois que le sénateur Zimmer a mentionné qu'il aimerait aller à Prince Rupert. Avez-vous changé d'avis?

**Le sénateur Zimmer :** Le sénateur Cordy m'en a glissé un mot.

**La présidente :** Elle ne sera pas ici en janvier. Quoi qu'il en soit, cela devrait faire l'objet de discussions avec l'autre côté. Qui participerait de votre côté, sénateur Oliver? Sénateur Tkachuk, nous avons pensé que vous aimeriez y aller.

**Le sénateur Tkachuk :** J'aimerais aller à Prince Rupert. Je pense que cela serait très intéressant. Quand planifiait-on ce voyage?

**La présidente :** Pourrions-nous y aller en décembre? Il ne reste que quelques semaines.

**Le sénateur Tkachuk :** Si le sénateur Zimmer et moi y allons, je propose que nous nous rencontrions pour décider d'un moment qui nous convienne à tous les deux et le laisser savoir au greffier pour qu'il prenne les arrangements. Ensuite, nous pouvons nous assurer que cela convient aussi au président.

**La présidente :** Peut-être suffirait-il d'envoyer deux sénateurs seulement, accompagnés du greffier et d'un attaché de recherche.

**Le sénateur Tkachuk :** Ce serait bien.

**La présidente :** C'est à vous de décider.

**Senator Tkachuk:** Or if Senator Merchant wants to go.

**Senator Merchant:** No, you go. I was asking how you would go, if to Vancouver and then Prince Rupert.

**Senator Tkachuk:** I think that is the only way to get there. I do not know if you can get there from Edmonton.

**The Chair:** This should be discussed among yourselves, and get back to the clerk and we will arrange for the meeting.

**Senator Tkachuk:** A little Christmas shopping on Robson Street, and then to Prince Rupert.

**The Chair:** We will send you a note for next week's meetings. We may not have a meeting on Tuesday morning. We have people on November 28. The Canadian Trucking Alliance can come on Wednesday of next week. Tuesday we do not have anyone available right now, so we are making phone calls to try to get people on the list from the other day.

**Senator Oliver:** When is the next meeting planned?

**The Chair:** Next Wednesday — not this week. This Wednesday we would not have a meeting. Is there anything else, honourable senators?

**Senator Zimmer:** I have to have some minor surgery, so I would have to speak to Senator Tkachuk to work this out.

**The Chair:** When you are all available we will arrange something.

**Senator Tkachuk:** Even if we go in January, that is fine. If you need surgery, you can get it done.

**The Chair:** We have enough time before we need to proceed with the report.

Thank you for your presence here.

The committee adjourned.

**Le sénateur Tkachuk :** Ou si le sénateur Merchant veut y aller.

**Le sénateur Merchant :** Non, allez-y. Je voulais savoir quel serait votre itinéraire; Vancouver, et ensuite, Prince Rupert.

**Le sénateur Tkachuk :** Je pense que c'est la seule façon de s'y rendre. Je ne sais pas si on peut s'y rendre à partir d'Edmonton.

**La présidente :** C'est à vous d'en discuter entre vous et de communiquer avec le greffier. Nous prendrons ensuite les arrangements pour la réunion.

**Le sénateur Tkachuk :** Nous pourrions faire quelques emplettes de Noël sur la rue Robson et ensuite, nous diriger vers Prince Rupert.

**La présidente :** Nous vous enverrons une note au sujet des séances de la semaine prochaine. Il se peut qu'il n'y ait pas de séance le mardi matin. Nous attendons des gens le 28 novembre. Les représentants de l'Alliance canadienne du camionnage peuvent venir mercredi de la semaine prochaine. Pour l'instant, personne n'est prévu pour mardi. Nous faisons des appels téléphoniques pour essayer d'accueillir des témoins de la liste prévus pour l'autre jour.

**Le sénateur Oliver :** Quand prévoit-on la prochaine séance?

**La présidente :** Mercredi prochain — pas cette semaine. Il ne serait pas possible d'avoir une réunion ce mercredi-ci. Y a-t-il autre chose, honorables sénateurs?

**Le sénateur Zimmer :** Comme je dois subir une chirurgie mineure, il faudrait que je parle au sénateur Tkachuk pour organiser cela.

**La présidente :** Lorsque vous serez tous disponibles, nous arrangerons quelque chose.

**Le sénateur Tkachuk :** Même si nous y allons en janvier, pas de problème. Si vous devez subir une opération, vous pouvez le faire.

**La présidente :** Nous avons suffisamment de temps devant nous avant de passer à la rédaction du rapport.

Je vous remercie de votre présence.

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

**Tuesday, November 20, 2007**

*Prairie-to-Ports Gateway & Inland Port:*

Doug Campbell, CEO.

*City of Moose Jaw:*

Dale McBain, Mayor.

*Saskatchewan AgriVision Corp.:*

C.M. (Red) Williams, President, and President of Prairie-to-Ports  
Gateway & Inland Port.

*City of Saskatoon:*

Donald Atchison, Mayor;

Randy Grauer, City Planner.

TÉMOINS

**Le mardi 20 novembre 2007**

*Prairie-to-Ports Gateway & Inland Port :*

Doug Campbell, PDG.

*Ville de Moose Jaw :*

Dale McBain, maire.

*Saskatchewan AgriVision Corp. :*

C.M. (Red) Williams, président, et président de Prairie-to-Ports  
Gateway & Inland Port.

*Ville de Saskatoon :*

Donald Atchison, maire;

Randy Grauer, urbaniste.