



Second Session
Thirty-ninth Parliament, 2007-08

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

Transport and Communications

Chair:
The Honourable LISE BACON

Wednesday, February 13, 2008

Issue No. 6

Tenth meeting on:

The containerized freight traffic handled
by Canada's ports

First (final) meeting on:

Bill C-8, An Act to amend the Canada
Transportation Act (railway transportation)

INCLUDING:
THE FOURTH REPORT OF THE COMMITTEE
(Bill C-8)

APPEARING:
Brian Jean, M.P., Parliamentary Secretary to the Minister
of Transport, Infrastructure and Communities

WITNESSES:
(See back cover)

Deuxième session de la
trente-neuvième législature, 2007-2008

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transports et des communications

Présidente :
L'honorale LISE BACON

Le mercredi 13 février 2008

Fascicule n° 6

Dixième réunion concernant :

Le trafic du fret conteneurisé manutentionné
par les ports du Canada

Première (dernière) réunion concernant :

Le projet de loi C-8, Loi modifiant la Loi sur
les transports au Canada (transport ferroviaire)

Y COMPRIS :
LE QUATRIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(Le projet de loi C-8)

COMPARAÎT :
Brian Jean, député, secrétaire parlementaire du ministre
des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

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:

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

(Quorum 4)

Change in membership of the committee:

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

The name of the Honourable Senator Dawson substituted for that of the Honourable Senator Cowan (*February 11, 2008*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Présidente : L'honorable Lise Bacon

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

Les honorables sénateurs :

Adams	* LeBreton, C.P.
Dawson	(ou Comeau)
Eyton	Mercer
Fox, C.P.	Merchant
* Hervieux-Payette, C.P. (ou Tardif)	Phalen
Johnson	Tkachuk
*Membres d'office	Zimmer

(Quorum 4)

Modification 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 Dawson est substitué à celui de l'honorable Cowan (*le 11 février 2008*).

ORDER OF REFERENCE

Extract from the *Journals of the Senate*, Tuesday, February 12, 2008:

Resuming debate on the motion of the Honourable Senator Johnson, seconded by the Honourable Senator Brown, for the second reading of Bill C-8, An Act to amend the Canada Transportation Act (railway transportation).

After debate,

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

The bill was then read the second time.

The Honourable Senator Comeau moved, seconded by the Honourable Senator Nolin, that the bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

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

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* le mardi 12 février 2008:

Reprise du débat sur la motion de l'honorable sénateur Johnson, appuyée par l'honorable sénateur Brown, tendant à la deuxième lecture du projet de loi C-8, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada (transport ferroviaire).

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Comeau propose, appuyé par l'honorable sénateur Nolin, que le projet de loi soit renvoyé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat

Paul C. Bélisle

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Wednesday, February 13, 2008
(11)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 6:22 p.m., in room 256-S, Centre Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Dawson, Eyton, Mercer, Oliver, Tkachuk and Zimmer (8).

In attendance: John Christopher and Terrence Thomas, Analysts, 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 continued its consideration of containerized freight traffic handled by Canada's ports. (*For complete text of order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 1.*)

WITNESS:

Prince Rupert Grain Ltd.:

Jeff Burghardt, President and Chief Executive Officer.

Mr. Burghardt made a statement and answered questions.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Tuesday, February 12, 2008, the committee began its consideration of Bill C-8, *An Act to amend the Canada Transportation Act (railway transportation)*.

APPEARING:

Brian Jean, M.P., Parliamentary Secretary to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities.

WITNESSES:

Transport Canada:

Helena Borges, Director General, Surface Transportation Policy;

Alain Langlois, Legal Counsel, Legal Services.

Mr. Jean made a statement and, with the witnesses from Transport Canada, answered questions.

It was agreed that the committee proceed to clause-by-clause consideration of Bill C-8.

It was agreed that the title stand postponed.

It was agreed that clause 1 carry.

It was agreed that clause 2 carry.

It was agreed that clause 3 carry.

It was agreed that clause 4 carry.

It was agreed that clause 5 carry.

PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le mercredi 13 février 2008
(11)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 18 h 22, dans la pièce 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Dawson, Eyton, Mercer, Oliver, Tkachuk et Zimmer (8).

Également présents : John Christopher et Terrence Thomas, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 14 novembre 2007, le comité poursuit son examen relatif au trafic du fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 1 des délibérations du comité.*)

TÉMOIN :

Prince Rupert Grain Ltd. :

Jeff Burghardt, président-directeur général.

M. Burghardt fait une déclaration et répond aux questions.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 12 février 2008, le comité entreprend son examen du projet de loi C-8, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada (transport ferroviaire).

COMPARAÎT :

Brian Jean, député, secrétaire parlementaire du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités.

TÉMOINS :

Transports Canada :

Helena Borges, directrice générale, Politique du transport de surface;

Alain Langlois, avocat, Services juridiques.

M. Jean fait une déclaration et, aidé des témoins de Transports Canada, répond aux questions.

Il est convenu que le comité procède à l'étude article par article du projet de loi C-8.

Il est convenu de réserver le titre.

Il est convenu d'adopter l'article 1.

Il est convenu d'adopter l'article 2.

Il est convenu d'adopter l'article 3.

Il est convenu d'adopter l'article 4.

Il est convenu d'adopter l'article 5.

It was agreed that clause 6 carry.

It was agreed that clause 7 carry.

It was agreed that clause 8 carry.

It was agreed that clause 9 carry.

It was agreed that the title carry.

It was agreed that the bill be adopted without amendment.

It was agreed that the chair report the bill to the Senate.

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

ATTEST:

Il est convenu d'adopter l'article 6.

Il est convenu d'adopter l'article 7.

Il est convenu d'adopter l'article 8.

Il est convenu d'adopter l'article 9.

Il est convenu d'adopter le titre.

Il est convenu d'adopter le projet de loi sans amendement.

Il est convenu que la présidence fasse rapport du projet de loi au Sénat.

À 20 h 20, 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

Thursday, February 14, 2008

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

FOURTH REPORT

Your Committee, to which was referred BILL C-8, *An Act to amend the Canada Transportation Act (railway transportation)*, has, in obedience to the Order of Reference of Tuesday, February 12, 2008, examined the said Bill and now reports the same without amendment.

Respectfully submitted,

Le vice-président,

DONALD H. OLIVER

Deputy Chair

RAPPORT DU COMITÉ

Le jeudi 14 février 2008

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

QUATRIÈME RAPPORT

Votre Comité, auquel a été déféré le projet de loi C-8, *Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada (transport ferroviaire)*, a, conformément à l'ordre de renvoi du mardi 12 février 2008, étudié ledit projet de loi et en fait maintenant rapport sans amendement.

Respectueusement soumis,

EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, February 13, 2008

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-8, An Act to amend the Canada Transportation Act (railway transportation), met this day at 6:22 p.m. to give consideration to the bill, and to examine and report on current and potential future containerized freight traffic handled at, and major inbound and outbound markets served by, Canada's Pacific Gateway container ports, east coast container ports and central container ports and current and appropriate future policies relating thereto.

Senator Lise Bacon (Chair) in the chair.

[*English*]

The Chair: Today we will continue our examination 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 first witness this evening is Jeff Burghardt from Prince Rupert Grain Ltd.

Jeff Burghardt, President and Chief Executive Officer, Prince Rupert Grain Ltd.: Thank you. I am aware that the committee was in Prince Rupert a couple of weeks ago. Unfortunately, I was out of town; otherwise, I would have welcomed the opportunity to present to you at that time.

I will provide the committee with a brief recap of our company. Prince Rupert Grain is primarily an export, trading and terminal handling company. We operate the largest grain export facility on the West Coast of Canada. We will export approximately 5 million tonnes of grain this year through our facility in Prince Rupert. That represents about 35 per cent of all West Coast grain traffic. Depending where final volumes end up, between 15 per cent and 20 per cent of all Canada's grain exports will move through our facility.

We are a large, modern, efficient terminal that continues, year after year, to be better and better appreciated by shippers of bulk grain and overseas customers. We spent a period of time in the late 1990s overcoming changes to the Western Grain Transportation Act, WGTA. When Prince Rupert Grain was built in the early 1980s, one of the provisions within the Western Grain Transportation Act was that there would be parity on freight rate structure whether you were going to the Port of Prince Rupert or to the Port of Vancouver. That was designed to not punish a new gateway or corridor with a higher freight rate and not have it utilized.

Those provisions were lost in 1996 when the WGTA was repealed. Immediately, it became 20 per cent more expensive to ship grain through Prince Rupert than through Vancouver. It has taken us a number of years to overcome that but I am pleased to

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 13 février 2008

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, qui a été saisi du projet de loi C-8, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada (transport ferroviaire), se réunit aujourd'hui à 18 h 22 pour étudier et faire rapport sur le trafic du fret conteneurisé actuel et éventuel manutentionné par les ports à conteneurs de la Porte d'entrée du Pacifique, les ports à conteneurs de la côte est et des portes à conteneurs du centre du Canada, sur les principaux marchés importateurs et exportateurs desservis par ces ports et sur les politiques actuelles et futures à cet égard.

Le sénateur Lise Bacon (présidente) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

La présidente : Aujourd'hui, nous poursuivons l'examen sur le trafic du fret conteneurisé actuel et éventuel manutentionné par les ports à conteneurs de la Porte d'entrée du Pacifique, les ports à conteneurs de la côte est et les ports à conteneurs du centre du Canada, sur les principaux marchés importateurs et exportateurs desservis par ces ports et sur les politiques actuelles et futures à cet égard.

Notre premier témoin, ce soir, est Jeff Burghardt, de Prince Rupert Grain Ltd.

Jeff Burghardt, président-directeur général, Prince Rupert Grain Ltd. : Merci. Je sais que le comité est venu à Prince Rupert il y a deux semaines. Malheureusement, je n'y étais pas; autrement, j'aurais été heureux de pouvoir vous rencontrer à ce moment-là.

Je vais faire pour le comité un bref récapitulatif sur notre compagnie. Prince Rupert Grain est principalement une compagnie d'exportation, de commerce et de manutention au terminal. Nous exploitons la plus vaste installation d'exportation de grain de la côte ouest du Canada. Nous exporterons environ cinq millions de tonnes de grain cette année qui passera par nos installations de Prince Rupert. Ceci représente environ 35 p. 100 de l'ensemble du trafic du grain de la côte ouest. Selon les destinations finales des volumes, entre 15 et 20 p. 100 des exportations de grain du Canada passent par nos installations.

Nous avons un vaste terminal moderne et efficace qui, d'année en année, est de mieux en mieux apprécié par les expéditeurs de grain en vrac et les clients à l'étranger. Nous avons pris un certain temps, à la fin des années 1990, à surmonter les changements apportés à la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, la LTGO. Quand Prince Rupert Grain avait été construit, au début des années 1980, l'une des dispositions de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest assurait la parité des tarifs-marchandises, qu'on aille au port de Prince Rupert ou à celui de Vancouver. Ceci visait à ne pas pénaliser un nouveau portail ou corridor par des frais de transport plus élevés, qui feraient obstacle à son utilisation.

Ces dispositions ont été éliminées en 1996 quand la LTGO a été abrogée. Soudainement, les coûts de l'expédition du grain à partir de Prince Rupert ont augmenté de 20 p. 100 par rapport au grain qui passait par Vancouver. Il nous a fallu plusieurs années pour

report this evening that, with those statistics and our volumes, we are now back in a position such that our business is significantly more established and, in my view, on a sustainable course. We offer the lowest rail freight structure, and the lowest rates for terminal throughput handling and conditioning of grain of any West Coast facility. As well, we have substantially overhauled our labour arrangements in Prince Rupert.

We have chosen to break away from all of the coast-wide employer association groups and to bargain directly with our employees in a direct employer-employee relationship. Certainly, the employees and the associated unions were somewhat fearful in 2002 when we introduced this. However, we have successfully negotiated through two rounds of bargaining without labour disruption and the fact is, the employees in Prince Rupert earn a higher wage than employees in Vancouver, and yet we have accomplished a higher productivity rate. We are an example of what is possible by greater utilization of the Port of Prince Rupert and the Northwest Corridor.

I know you are here this evening specifically to discuss the containerization aspects across Canada. However, I see from the agenda that the committee is close on its deliberations of Bill C-8. There are a number of provisions in the bill that we support and I would encourage the committee to see Bill C-8 through to its conclusion.

Bill C-8 represents a tremendous amount of movement on the part of a number of people. The shipping community, the Western Canada shipping community and the railways have all said that this bill is a right step. It would be unfortunate, after so many years of dialogue on that specific point, if there were another setback.

I appreciate the efforts of CN, Canadian National. They have done a tremendous job over the last number of years to encourage traffic to move off the West Coast. They have been a tremendous, commercially based organization and are a tough group to do business with in terms of what they demand, their efficiency, their productivity rates, and how they value their asset base. They are a big part of the success of our company and of what is happening in the Port of Prince Rupert. If they are on board with this, we should try to see the bill through to fruition.

With regard to the possibilities around containerization, the clerk circulated copies of a report that I had the opportunity to co-author with two colleagues for the Minister of International Trade, the Honourable David Emerson. The report was largely designed around container flows and what Canada needs to do to improve its container traffic through the country. The time is such that we need to be bold in our vision for where we want container traffic to go. There is a tremendous opportunity in Canada to be a great gateway for bringing products from Asia into the heartland of North America.

nous en remettre, mais j'ai le plaisir de pouvoir dire ce soir que, avec ces statistiques et nos volumes, nous nous sommes fait une place qui fait que notre entreprise est nettement plus fermement établie et, selon moi, sur une voie durable. Nous offrons les tarifs-marchandises les plus bas pour le transport par rail, et les plus faibles tarifs pour la manutention des produits et le conditionnement du grain au terminal comparativement à n'importe quelle autre installation de la côte ouest. De plus, nous avons largement révisé nos arrangements syndicaux à Prince Rupert.

Nous avons choisi de nous dissocier de tous les groupes d'associations d'employeurs de la côte et de traiter directement avec nos employés, dans le cadre d'une relation employeur-employés. Il est certain que les employés et les syndicats associés étaient quelque peu craintifs, en 2002, quand nous avons proposé cela. Cependant, nous avons réussi à négocier en deux rondes de négociations sans interruption du travail, et le fait est que les employés de Prince Rupert gagnent plus que ceux de Vancouver, et pourtant nous avons maintenant un taux de productivité plus élevé. Nous sommes un exemple de ce qui est possible quand on fait un meilleur emploi du port de Prince Rupert et du corridor nord-ouest.

Je sais que vous êtes ici ce soir pour discuter surtout des aspects de la conteneurisation dans tout le Canada. Cependant, je vois sur l'ordre du jour que les délibérations du comité sur le projet de loi C-8 tirent à leur fin. Il se trouve dans ce projet de loi plusieurs dispositions que nous appuyons, et j'encourage le comité à terminer rapidement son étude du projet de loi C-8.

Le projet de loi C-8 représente une énorme quantité de mouvement pour bien des gens. La communauté de la marine marchande, le milieu maritime de l'ouest du Canada et les chemins de fer ont dit que ce projet de loi est un pas dans la bonne direction. Il serait malheureux, après tant d'années de dialogue sur cet élément particulier, de subir un autre recul.

J'apprécie les efforts du CN, le Canadien National. Il a fait énormément, ces dernières années, pour encourager le trafic à partir de la côte ouest. C'est une énorme organisation commerciale, un groupe qui est dur en affaires, en raison de ses exigences, son efficacité, son taux de productivité, et la valeur qu'il accorde à l'ensemble de ses immobilisations. Il est pour beaucoup dans le succès de notre compagnie, et dans ce qui arrive au port de Prince Rupert. S'il s'intéresse à ceci, nous devrions essayer de concrétiser ce projet de loi.

En ce qui concerne les possibilités entourant la conteneurisation, le greffier a distribué des exemplaires de rapport que j'ai eu la chance de rédiger avec deux collègues pour le ministre du Commerce international, l'honorable David Emerson. Le rapport concernait principalement le flux des conteneurs et ce que le Canada doit faire pour améliorer le trafic de conteneurs dans le pays. La conjoncture fait que nous devons nous montrer ambitieux dans notre vision de l'avenir du trafic de conteneurs. Voilà une chance énorme, au Canada, d'être la grande porte par laquelle les produits de l'Asie pénètrent jusqu'au cœur de l'Amérique du Nord.

Many of those products will be destined for the American marketplace, but the urban markets of Canada will be well served if we decide to take a larger share of the import of container activity off the West Coast of all of North America. In developing that broad vision, we need to go beyond the characterizations that, as long as we are just a little better than the Ports of Los Angeles, Long Beach and Seattle, people will do business with us.

There is tremendous underutilization within the northern corridor and the Port of Prince Rupert. The infrastructure investment required for it to take on a significant share of container traffic is certainly a lot less than what is required in the Port of Vancouver, and that must not be lost. If we want to have that larger market share, we need to facilitate infrastructure investment. When you do that, of course, right away, whether through the port authority structure or commercial investment, there is an expectation that the federal government will provide the basic marine infrastructure for any of those facilities to be built upon.

As soon as that question is asked, you have to ask where the best value is for that taxpayer money to be spent. In answering that question, I would put to you that we need to rationalize the expenditures between the Port of Prince Rupert and the Port of Vancouver.

If we look to utilizing the excess capacity that exists on the northern line, you will add value to goods as they enter the country as well as when they leave if you try to take advantage of that existing excess capacity before we necessarily consider all investment in Vancouver. As a result, Canada needs to be thinking broadly in terms of facilitating that northern investment, and at the end I believe it can be accomplished with less taxpayer dollars having to be spent.

It also means that we need to be thinking broadly in terms of our labour environment. I purposely mentioned to you very briefly the example of my company and what we have done. As my colleagues and I travelled the world looking at other container operations and marine structures in various ports, we were struck by how people have dealt with their labour situations. It is no secret that the longshore marine maritime employer model in Canada and the United States is an expensive one. People have found ways in other jurisdictions, in other countries around the world, to deal with it differently. They have taken on the high cost; they have found ways to improve their productivity rates beyond the West Coast of North America; and in many cases they have even moved to automated systems to avoid many of the existing bad practices in that longshoreman maritime employer model. Certainly, we need leadership from the federal government in overhauling that side.

Un grand nombre de ces produits seront destinés au marché américain, mais les marchés urbains du Canada seront bien servis si nous décidons de prendre une plus grande part de l'activité d'importation de conteneurs de la côte ouest de toute l'Amérique du Nord. En formulant cette vaste vision, il faut voir plus loin que de simplement se dire que dans la mesure où nous sommes un peu mieux que les ports de Los Angeles, Long Beach et Seattle, c'est avec nous qu'on fera affaire.

Le corridor nord et le port de Prince Rupert sont terriblement sous-utilisés. L'investissement qu'il faudrait faire dans l'infrastructure pour qu'ils prennent une grande part du trafic de conteneurs est certainement nettement inférieur à ce qu'il faudrait investir dans le port de Vancouver, et c'est quelque chose qu'il ne faut pas perdre de vue. Si nous voulons une plus grande part du marché, il nous faut faciliter l'investissement dans l'infrastructure. Il est certain que ce faisant, immédiatement, que ce soit par la structure de l'administration portuaire ou un investissement commercial, les gens s'attendent à ce que le gouvernement fédéral fournit l'infrastructure maritime de base sur laquelle seront construites ces installations.

Aussitôt qu'est posée la question, il faut se demander où il est le plus valable de dépenser l'argent des contribuables. Je répondrais à cela qu'il nous faut rationnaliser les dépenses entre le port de Prince Rupert et celui de Vancouver.

Si on veut exploiter la capacité excédentaire qui existe sur la ligne du nord, on augmentera la valeur des biens à leur entrée au pays de même qu'à leur sortie en essayant de tirer parti de cette capacité excédentaire existante avant de nécessairement envisager de tout investir à Vancouver. C'est pourquoi le Canada doit élargir son horizon de réflexion pour faciliter cet investissement dans le nord, et en fin de compte, je pense que cela peut se faire en dépensant moins de l'argent des contribuables.

Cela signifie aussi qu'il faut élargir cette réflexion en ce qui concerne le contexte de la main-d'œuvre. J'ai donné à dessein, très brièvement, l'exemple de ma compagnie et de ce que nous avons fait. Alors que mes collègues et moi-même sillonnions le monde pour visiter d'autres installations de conteneurs et structures maritimes dans divers ports, nous avons été frappés par la manière dont les gens composaient avec la situation de l'emploi. Ce n'est pas un secret que le modèle d'employeur de débardeurs dans les ports maritimes du Canada et aux États-Unis est très coûteux. Il y en a qui ont trouvé des moyens, ailleurs, dans d'autres pays du monde, de composer autrement avec cette situation. Ils ont assumé les coûts élevés; ils ont trouvé des moyens d'améliorer leurs taux de productivité au-delà de la côte ouest de l'Amérique du Nord; et dans bien des cas, ils ont même adopté des systèmes automatisés pour éliminer un grand nombre des mauvaises pratiques actuelles du modèle de l'employeur de débardeurs maritime. Il est certain qu'une réforme de ces pratiques exigerait le leadership du gouvernement fédéral.

The other area required for boldness is railway balance. Certainly, Bill C-8 offers a good step toward that. However, if we are to move containers effectively into the heartland of North America, shipping companies from overseas will demand higher performance from our railways.

I would offer to you one example that was shared with us. The Maersk shipping line, which throughout the world has between a 30- and 35-per-cent market share, last winter suspended all of its delivery contracts into the heartland of North America. It said to its customers, "We will gladly deliver to the Port of New York, Los Angeles or wherever; we will deliver to tidewater, but we will not take responsibility for delivering into the heartland of North America." They said that was because of the unreliability of rail service.

As we look at our Canadian carriers, I suggest that they are better from a service standpoint than the American carriers, but they are not so much better that container companies do not look to other investment opportunities in other parts of the world now before they look to the North American opportunity.

This is the main point I would like to establish with you this evening. We need to do all of these import activities and attractions so we have the opportunity to balance that with the export of Canadian products through that same gateway. If we do not attract significant volumes of container traffic into Vancouver, Prince Rupert and, arguably, Halifax, we will not have the opportunity to fill the containers that are coming into this country and transiting back empty with products from Canada. Surely, if we are going to have a strong Asia-Pacific Gateway vision and strategy, it has to end with us improving the amount of products we send out of the country, and that will not happen unless we do some of the things I am suggesting. It is no good if we only import product into Prince Rupert, because all we will then have is lineup after lineup of trains moving across the Prairies and offloading in Chicago and Memphis. There has to be some backhaul opportunity created, whether in agricultural products, forestry products, manufactured products such as furniture, or petrochemical products coming out of the oil sands.

Container companies and railways want to deal in large volumes. They are not interested in being a small export opportunity. They will not stop for 10, 20 or 50 containers; they want unit train sizes. That is how they are used to doing business and that is how they will demand it be done.

I suggest the time is right for us to be bold and say, "Let's facilitate strong infrastructure investment; let's facilitate the underutilized capacity of the northern line." I know that you heard from other people in Prince Rupert who are suggesting there are tremendous opportunities there. I support those initiatives, and I believe that if we try to run some balanced

Autre chose qui exige de l'audace, c'est l'équilibre du trafic ferroviaire. Le projet de loi C-8, c'est vrai, fait un bon pas en ce sens. Cependant, si nous voulons transporter efficacement les conteneurs jusqu'au cœur de l'Amérique du Nord, les compagnies maritimes de l'étranger exigeront un rendement nettement meilleur de nos compagnies ferroviaires.

Je peux vous donner un exemple qui nous a été exposé. La compagnie maritime Maersk, qui détient dans le monde entier de 30 à 35 p. 100 du marché, a suspendu en hiver dernier tous ses contrats de livraison au centre de l'Amérique du Nord. Elle a dit à ses clients « nous livrerons volontiers aux ports de New York, de Los Angeles ou d'ailleurs; nous livrerons aux silos, mais nous ne nous engagerons pas à livrer des marchandises jusqu'au cœur de l'Amérique du Nord ». Tout cela, à cause du manque de fiabilité du service ferroviaire.

Si on regarde nos transporteurs canadiens, je dirais qu'ils offrent un meilleur service que les transporteurs américains, mais pas meilleur au point que les compagnies de conteneurs ne cherchent pas d'autres possibilités d'investissement dans d'autres régions du monde maintenant avant d'envisager l'option nord-américaine.

C'est ce que je tiens surtout à faire comprendre ce soir. Il nous faut concrétiser toutes ces activités et attractions pour l'importation pour avoir la possibilité de l'équilibrer avec les exportations par la même porte de produits canadiens. Si nous n'attrirons pas de volumes importants de transport de conteneurs à Vancouver, Prince Rupert et, on pourrait le soutenir, Halifax, nous n'aurons pas la chance de pouvoir remplir les conteneurs qui entrent dans le pays et qui retournent vides, sans marchandises du Canada. Si notre vision et notre stratégie de la porte d'entrée de l'Asie-Pacifique sont solides, elles doivent donner lieu à une augmentation de la quantité de marchandises que nous expédions du pays, et cela n'arrivera pas à moins que nous fassions certaines des choses que je suggère. Il ne suffit pas de seulement importer des produits par Prince Rupert, parce que tout ce que cela donnera, ce sont des files et des files de trains traversant à la queue-leu-leu les Prairies pour se décharger à Chicago et Memphis. Il faut créer une possibilité de trafic à contre-courant, que ce soit avec des produits agricoles, des produits forestiers, des produits manufacturés comme les meubles, ou des produits pétrochimiques en provenance des sables bitumineux.

Les compagnies de conteneurs et les compagnies ferroviaires veulent transporter de gros volumes. Elles ne s'intéressent pas aux possibilités de petites exportations. Elles n'arrêteront pas 10, 20 ou 50 conteneurs; elles veulent compter par train-bloc. C'est ainsi qu'elles veulent faire des affaires, et c'est ainsi qu'elles exigeront d'en faire.

Je vous dirais que le temps est venu pour nous de nous montrer audacieux et de dire « favorisons donc les grands investissements dans l'infrastructure; donnons un coup de pouce à la capacité sous-utilisée de la ligne du nord ». Je sais que d'autres gens de Prince Rupert vous ont parlé des énormes possibilités qui s'y offrent. J'appuie ces initiatives, et je pense que si nous essayons

approaches between the southern gateway of Vancouver and the northern gateway, we can surely facilitate this higher level of container traffic.

If all of this can come about, I can tell you that my company is certainly prepared to invest in Prince Rupert to load containers, to stuff them with agricultural products, to not only ship bulk products but to look to the specialty grain markets and the malt grain markets and have that established in Prince Rupert and move offshore from there.

There are opportunities. We know that if we can develop some size, some activity and some volume, those things will materialize. I encourage us to think of those things as we move forward.

The Chair: Thank you, Mr. Burghardt.

In your report you recommend that oversight of B.C. ports be shifted from the federal to the provincial government. Why would a shift from federal to provincial oversight improve the operation of B.C. ports? Given the fact that B.C. ports are agents of the Crown, do you envision a change in the Canada Marine Act to allow for this change?

Mr. Burghardt: There is no doubt that accomplishing this is quite a task. We were taken by the shared land-use responsibilities that exist between municipalities, the Province of British Columbia and those Crown agents, the port authorities. In trying to plan marine infrastructure investment there is not only the dockside investment that must be considered. The upstream road and rail investments and the inland container terminal activities need to be facilitated by responsible and complete land-use management and long-term planning.

Over the years, I have seen that the provincial government is taken by wanting to establish this large container traffic as a way of seeing more manufacturing and more value-added exports opportunities that I spoke of earlier.

Somehow, we need an entity that has complete responsibility for all of those aspects. Should it be run by the province? Should it be run by the federal government? I suppose that is open for debate, but we cannot continue to have two groups trying to get together on this. There have been over the years too many disconnects, and I think that is what we are appealing to.

The Chair: You refer to systems in various jurisdictions around the world. Which ports provide the best examples of governance models for Canada's ports to follow?

Mr. Burghardt: There are many varied models. One of the challenges of the democratic states of the United States and Canada is that we must be participatory of all interests. There are other jurisdictions that move ahead more rapidly.

d'équilibrer les initiatives entre la porte du sud de Vancouver et la porte du nord, nous pouvons certainement faciliter cette augmentation du trafic de conteneurs.

Si tout cela peut se réaliser, je peux vous dire que ma compagnie est tout à fait prête à investir à Prince Rupert pour charger des conteneurs, à les remplir de produits agricoles, à non seulement transporter des marchandises en vrac, mais aussi à s'intéresser aux marchés spécialisés du grain et aux marchés du malt, à les établir à Prince Rupert et expédier les produits de là.

Il y a des créneaux. Nous savons que si nous pouvons atteindre une certaine envergure, créer de l'activité et parvenir à un certain volume, tout cela se matérialisera. Je nous encourage à y réfléchir.

La présidente : Merci, monsieur Burghardt.

Dans votre rapport, vous recommandez que la surveillance des ports de la Colombie-Britannique soit transférée du gouvernement fédéral au gouvernement provincial. En quoi cela améliorerait-il l'exploitation des ports de la Colombie-Britannique? Comme les ports de la Colombie-Britannique sont des agents de la Couronne, envisagez-vous une modification à la Loi maritime du Canada pour permettre ce changement?

M. Burghardt : Il ne fait aucun doute que réaliser tout cela représente une tâche énorme. Nous avons été frappés par la communauté des responsabilités touchant à l'utilisation des terres entre les municipalités, la province de la Colombie-Britannique et ces agents de l'État, les administrations portuaires. Quand on veut planifier un investissement de l'infrastructure maritime, il ne suffit pas de penser à investir dans les quais. Il faut faciliter les investissements dans les routes et les chemins de fer en amont, ainsi que dans les activités des terminaux intérieurs de conteneurs, par une gestion responsable et complète de l'utilisation des terres, et par une planification à long terme.

Au fil des années, j'ai vu que le gouvernement provincial est séduit par l'idée d'établir ce vaste trafic de conteneurs comme moyen de créer plus d'ouvertures pour la production manufacturière et pour les exportations à valeur ajoutée, dont j'ai parlé tout à l'heure.

D'une façon ou d'une autre, il nous faut une entité qui assume pleinement la responsabilité de tous ces aspects. Est-ce que ce devrait être la province? Est-ce que ce devrait être le gouvernement fédéral? Je suppose qu'on peut en débattre, mais nous ne pouvons pas continuer d'avoir deux groupes qui essaient de conjuguer leurs démarches. Il y a eu en toutes ces années trop de ruptures de liens, et je pense que c'est ce que nous voulons éviter.

La présidente : Vous parlez de systèmes existants dans divers pays du monde. Quels ports constituent les meilleurs exemples de modèle de gouvernance dont devraient s'inspirer les ports du Canada?

Mr. Burghardt : Il existe de nombreux modèles, très divers. L'un des défis pour les pays démocratiques comme les États-Unis et le Canada, c'est qu'il nous faut prendre part à tous les intérêts. D'autres pays progressent plus rapidement.

Certainly, when you look at some of the China and Singapore developments, they are able to streamline their infrastructure needs by realizing they have a larger trade need than considering longstanding environmental review processes and outstanding First Nations issues. They would suggest for us to move ahead and move the actual infrastructure investment to the front of the list in terms of priority.

In terms of specific governance, however, I must say that the port authority model in Canada is a good one. The notion of having user representation — albeit at arm's length — at the ports is a good one. It is one that, certainly in B.C. between Vancouver and Prince Rupert, has evolved over the last 10 years to where there is good representation and good governance on those port boards.

I do think — and the report speaks to that — that there is a further opportunity for amalgamation of port authorities in B.C. If we fully realize the opportunity that is in front of us for an import of containers, there is a lot of merit in considering two port authorities behaving as one. I think that is complementary to the notion of one entity from a land-use base having a more controlling function.

The Chair: You also stated in your report that Australia was the best example of a port regime for Canada to follow. Can you tell the committee what the key elements are in Australia's labour policy and regime at their ports?

Mr. Burghardt: The key notion there is that Australia, through its five or six ports — arguably smaller than what will happen in North America — has the classic maritime employers association model, whereby there was an employers' association, and the dock-side labour was hired out of a hiring hall on a daily and as-needed basis to service whatever the particular loading of vessels was that day.

They chose to do away with that and develop specific employer-employee relationships, so that over time, they were able to build loyalty to one dock, one company and one set of employees. It allowed them to offer an environment where the employees could be more flexible in their job assignment. The trade-off for the employer was that they had to offer full-time employment to those people, rather than just having the luxury of requesting employees for one or two days a week and take them out of a hiring hall when needed. On the other hand, they will employ full time, but there is a varied list of activities to be performed.

Therefore, the productivity rates of the individual facilities greatly increased, and you could train people in specific team assignments for how to specifically load and unload vessels. This, I think, is the major attraction for the West Coast of Canada.

Il est certain, quand on regarde certains des développements en Chine et à Singapour, qu'ils sont capables de rationaliser leurs besoins d'infrastructure parce qu'ils comprennent que les besoins commerciaux l'emportent sur la nécessité d'étudier des questions qui s'éternisent relatives aux processus d'examen environnemental et aux Premières nations. Ils nous pousseraient à aller de l'avant et à faire passer l'investissement dans l'infrastructure en tête de la liste des priorités.

Pour ce qui est de la gouvernance en tant que telle, cependant, je dois dire que le modèle d'administration portuaire du Canada est bon. Le concept de la représentation des utilisateurs — bien que ce soit de manière indépendante — aux ports est une bonne idée. En Colombie-Britannique, en tout cas, entre Vancouver et Prince Rupert, le concept a évolué depuis 10 ans de telle manière qu'il y a une bonne représentation et une bonne gouvernance aux deux administrations portuaires.

Je pense toutefois — et nous en parlons dans le rapport — qu'il y a d'autres possibilités de regroupement des administrations portuaires de la Colombie-Britannique. Si nous saisissions vraiment l'occasion qui nous est donnée d'importer des conteneurs, il vaudrait vraiment la peine d'envisager que deux administrations portuaires agissent comme une seule. Je pense que c'est complémentaire à la notion d'une entité du territoire qui assume une fonction de contrôle plus entier.

La présidente : Vous avez aussi dit dans votre rapport que l'Australie est le meilleur exemple qui soit d'un régime portuaire, dont devrait s'inspirer le Canada. Pourriez-vous expliquer au comité les éléments clés de la politique du travail de l'Australie et du régime en vigueur dans ses ports?

M. Burghardt : Le principal, c'est que l'Australie, par ses cinq ou six ports — je l'admet, ils sont plus petits que ce qu'il y aurait en Amérique du Nord — illustre le modèle classique d'association d'employeurs maritimes. Il existait une association des employeurs, et les débardeurs étaient embauchés au service d'embauche au jour le jour, en fonction des besoins de chargement particuliers des bateaux qui étaient sur place ce jour-là.

Ils ont choisi d'abandonner ce modèle et d'établir des relations spécifiques entre employeurs et employés, alors avec le temps, ces rapports ont engendré la loyauté à l'égard d'un quai, d'une compagnie et d'un groupe d'employés. Cela leur a permis de créer un environnement où il y aurait plus de flexibilité dans les tâches confiées aux employés. En échange, l'employeur devait offrir un emploi à temps plein à ces gens, plutôt que d'avoir le luxe de pouvoir embaucher des employés pour un ou deux jours par semaine, et d'aller les chercher au bureau d'embauche selon les besoins. D'un autre côté, ils emploient à temps plein, mais la gamme des activités à exécuter est diversifiée.

Ainsi, les taux de productivité ont grimpé à chaque installation, et il est devenu possible de former des personnes pour les affecter à des équipes spécifiques, et leur enseigner précisément comment charger et décharger des navires. C'est là, je pense, le principal attrait de la côte ouest du Canada.

We still largely use hiring-hall practices. It is a tremendous impediment to true 24-hour, 7-day-a-week operations. It means that if you hire someone for that midnight to 8 a.m. midnight shift once a week or on weekends, you are paying two or three times the value for what that cost would be to operate on a day shift.

If you make the commitment to employees to be there week round and year round, you can offer a more steady employment rate and more steady labour costing. It is a strong word, but it helps to eliminate the culture of greed that comes with severe overtime costing and severe manning restrictions that all exist in a dispatch hiring-hall model. We need to think about those things if we want to say that we will be significantly better than our American counterparts.

You are starting to see it already happen at some ports in the United States. People are avoiding West Coast U.S. ports and building new significant ports in Savannah, Georgia, and Norfolk, Virginia. Even if you look at some of the reforms going on at the Port of New York, they are avoiding the high cost of West Coast labour.

We have tremendous examples to learn from in Australia by following some of those principles.

The Chair: What are the most significant labour issues that must be addressed to improve the competitiveness of West Coast ports — that is, the outdated practice of using hiring halls?

Mr. Burghardt: There are also significant overmanning issues. Those overmanning issues result where the productivity rates for specifically moving containers off a ship on to the dock or a rail line and off the port are not what they are at other port facilities.

We have circumstances, both on the bulk side and on the container side, where people are working for less than four hours a day and being paid for eight hours a day. That practice has to end.

I do not mean to lay this all down at the ground of labour or longshoremen. The employers have allowed these conditions to exist for a number of years. We have never allowed there to be a significant disruption of the labour services on the West Coast. Sometimes it takes a significant labour dispute to reorganize how that happens.

I would surely hope that is not necessary and that people would recognize these are unproductive practices that need to be changed. They did in my company and we said, let us cooperatively find a way to go about improving it. The overmanning is rampant.

The notion of not only hiring hall but the fact that people are not physically dispatched to their place of work until the beginning of the shift is another significant impediment. At 8 a.m. you are told to report to a dock that might be 20 miles away from the dispatch hall. We pay people to be in transit in a highly urban

Nous recourons encore beaucoup aux services d'embauche. C'est un obstacle énorme au véritable fonctionnement 24 heures sur 24, sept jours sur sept, parce que si on embauche quelqu'un pour le quart de minuit à 8 heures une fois par semaine ou en fin de semaine, on paie deux ou trois fois plus que ce que coûterait le même travail fait pendant un quart de jour.

Si on s'engage à l'égard des employés pour toute la semaine et toute l'année, on peut avoir un taux d'emploi plus régulier et des coûts de main-d'œuvre plus stables. C'est un grand mot, mais cela contribue à éliminer la culture de cupidité qui va de pair avec les énormes coûts des heures supplémentaires et les graves restrictions de la dotation en personnel qui caractérisent le modèle du service d'embauche. Il nous faut penser à ces choses si nous voulons pouvoir nous vanter de valoir beaucoup mieux que nos homologues américains.

Vous pouvez voir ce qui arrive déjà dans certains ports des États-Unis. Les transporteurs évitent les ports de la côte ouest américaine et d'importants ports se construisent à Savannah, en Géorgie, et à Norfolk, en Virginie. Même quand on regarde certaines des réformes qui sont mises en œuvre au port de New York, on voit bien qu'ils veulent éviter les coûts élevés de la main-d'œuvre de la côte ouest.

L'Australie nous offre de fabuleux exemples dont nous inspirer en adhérant à certains de ces principes

La présidente : Quels sont les plus importants problèmes liés à la main-d'œuvre qu'il faut régler pour accroître la compétitivité des ports de la côte ouest — comme la pratique désuète du recours aux services d'embauche?

M. Burghardt : Il y a aussi de gros problèmes de sureffectif. Ils surviennent quand les taux de productivité, spécifiquement pour enlever des conteneurs des navires et les poser sur le quai ou un train, puis les transporter hors du port ne sont pas les mêmes qu'à d'autres installations portuaires.

Il arrive, tant pour le transport en vrac que le transport de conteneurs, où des gens travaillent moins d'une heure par jour et doivent être payés pour 8 heures. Il faut mettre fin à cette pratique.

Mon intention n'est pas d'attribuer la moindre faute aux travailleurs ou débardeurs. Les employeurs ont laissé cette situation exister plusieurs années. Nous n'avons jamais permis qu'il y ait de grandes perturbations de la main-d'œuvre sur la côte ouest. Il faut parfois de gros conflits de travail pour réorganiser le fonctionnement.

J'espère bien qu'il ne sera pas nécessaire d'en arriver là et que les gens reconnaîtront qu'il y a des pratiques contre-productives qu'il faut changer. C'est ce qu'a fait ma compagnie quand nous avons trouvé ensemble un moyen d'améliorer les choses. Le problème de sureffectif est hors de contrôle.

Il n'y a pas que le concept du service d'embauche qui pose un gros problème, mais aussi le fait que les gens ne sont pas transportés à leur lieu de travail avant le début du quart de travail. À 8 heures, un travailleur se fait dire de se rendre à un quai qui peut se trouver à 20 milles du bureau de placement. Nous

area such as the Port of Vancouver. One day they might get there in 15 minutes, but the next it might take two hours. In the meantime, the work is not proceeding at the dock.

Those are some examples. I know we were bold in the report by saying that we should end the employers' associations. Employers' associations are voluntary. By law, I recognize that. It is very altruistic of us to suggest that in the report, but we are trying to say that both the employer and the union have not wrestled these issues to the ground.

If you can develop specific employer-employee relations where you can work with a group of people for an extended period of time and get them concentrating on a common set of objectives, it is not unlike any business; it will do better and be more productive.

Senator Oliver: I have a couple of observations, and then I want to ask you a question about privatization and the Canada Border Services Agency.

My first observations when I look at the appendix to your report are that I see consultations, meetings and locations — in Australia, Melbourne; in Canada, Calgary, Montreal, Ottawa, Prince Rupert, Toronto, Vancouver, Victoria and Winnipeg; in China, Hong Kong and Shanghai; in the Netherlands, Rotterdam and The Hague; Singapore; Dubai; the United Kingdom and so on.

I do not see Halifax, Nova Scotia, the Atlantic Gateway. We were just there last weekend. As you know, they are very interested in having containers come up the Suez Canal, along the Mediterranean and into there. We learned when we were in Prince Rupert that they can put a container on CN Rail there and get it to Memphis in less than 100 hours. That same container could arrive in the Port of Halifax and get to the same Memphis in 92 hours. Halifax is trying to become the Gateway of the East. Why would you not have gone there — at least to visit? You visited a number of American East Coast ports.

Mr. Burghardt: Yes, we did. We visited the American ports to understand other jurisdictions in the Canadian marine model, which is consistent, whether you are at the East Coast or West Coast.

The most practical answer I can give you is that we were asked by Minister Emerson, the Minister for the Pacific Gateway. That is the primary reason we ignored, perhaps at our own peril, the Ports of Halifax and some of the other eastern seaboard places.

Senator Oliver: You began by talking about your own company, your grain company. You move about 5 million tonnes of grain a year, which is 35 per cent of all the West Coast grain. What does your company own? Does it own the grain terminals? What is your business? Someone else brings in the

payons les déplacements des travailleurs dans une zone très urbanisée comme le port de Vancouver. Ce qui prend un quart d'heure un jour peut prendre deux heures le lendemain. Entre-temps, le travail ne se fait pas sur les quais.

Ce son des exemples. Je sais que nous montrons de l'audace, dans notre rapport, quand nous disons qu'il faudrait mettre fin aux associations d'employeurs. Ces associations sont bénévoles. Je le reconnais, c'est la loi. C'est très altruiste de notre part de le suggérer dans le rapport, mais ce que nous essayons de dire, c'est que les employeurs pas plus que les syndicats n'ont vraiment été au fond de ces problèmes.

Si on pouvait établir des relations spécifiques entre employeur et employés pour pouvoir travailler avec un groupe de personnes pendant un certain temps et les amener à se concentrer sur une série d'objectifs communs, ce n'est pas très différent de toute autre entreprise, qui alors fonctionne mieux et est plus productive.

Le sénateur Oliver : J'ai deux ou trois observations à faire, puis j'aimerais vous poser une question sur la privatisation et l'Agence des services frontaliers du Canada.

La première chose que je remarque dans l'annexe de votre rapport, c'est qu'il y a eu des consultations et des réunions, et les endroits où elles ont eu lieu — en Australie, Melbourne; au Canada, Calgary, Montréal, Ottawa, Prince Rupert, Toronto, Vancouver, Victoria et Winnipeg; en Chine, Hong Kong et Shanghai; aux Pays-Bas, Rotterdam et La Haye; Singapour; Dubai; le Royaume-Uni, et cetera.

Je ne vois pas Halifax, en Nouvelle-Écosse, alors que c'est la porte de l'Atlantique. Nous y étions justement la semaine dernière. Vous savez qu'ils sont très intéressés à accueillir les conteneurs qui passeraient pas le canal de Suez et longeraient la Méditerranée. Nous avons appris quand nous étions à Prince Rupert qu'ils peuvent embarquer un conteneur sur un train du CN et le faire parvenir à Memphis en moins de 100 heures. Ce même conteneur pourrait arriver au port d'Halifax et être à Memphis en 92 heures. Halifax a l'ambition de devenir la porte de l'Est. Pourquoi n'y êtes-vous pas allés — au moins pour une visite? Vous êtes bien allés voir plusieurs ports de la côte est des États-Unis.

M. Burghardt : En effet, nous sommes allés voir des ports américains pour comprendre d'autres compétences et le modèle maritime canadien, qui est cohérent, qu'on soit sur la côte est ou la côte ouest.

La raison la plus pratique que je puisse vous donner, c'est que le ministre Emerson, le ministre responsable de la Porte d'entrée du Pacifique, nous a demandé d'aller voir. C'est la principale raison qui fait que nous avons omis, peut-être à nos propres dépens, d'aller voir les ports d'Halifax et d'autres ports du littoral est.

Le sénateur Oliver : Vous avez commencé par parler de votre propre compagnie, une compagnie de manutention du grain. Vous transportez environ 5 millions de tonnes de grain par année, ce qui représente 35 p. 100 du grain de la côte ouest. Qu'est-ce qui appartient à votre compagnie? Est-ce que les terminaux céréaliers

grain from Western Canada, they put it in your terminals, and then you put it in another container and send it out? Is that your business model?

Mr. Burghardt: Our business is mixed. We are an accredited exporter for the Canadian Wheat Board. We are authorized to make overseas sales and we do. We also handle grain for other people. We are a public warehouse and we condition and store grain under the terms and conditions of the Canada Grain Act.

Primarily, we are interested in operating a terminal facility in Prince Rupert that receives, conditions, stores and then ships grain overseas. Our business is not always as the owner of product, but it can be. We are an agent of the Canadian Wheat Board. We also move third-party shipments for other grain companies that are established throughout Western Canada.

Senator Oliver: Your main profit comes from grain storage?

Mr. Burghardt: Our main profit will come from the throughput of grain and also the sales of grain that we make overseas as an accredited exporter.

Senator Oliver: My next question is about privatization. Prince Rupert would like to be privatized. I am wondering what your view as an expert in this area is on whether all these facilities should be privatized. Should the government get out of them?

Mr. Burghardt: You mean for the port authority as it is structured to be privatized?

Senator Oliver: Yes.

Mr. Burghardt: Privatization carries a huge responsibility and there is limited land access that is appropriate for marine industrial development. I do not think you can just say you are going to privatize all those lands.

There is room to commercialize how the investment process takes place within the port authority structure. I would prefer to see a situation whereby we are more nimble on the investment side, whereby we invite in world-class commercial interests to do the investment on a long-term lease basis. However, we do not give up the right to land that is at tidewater for the long term.

We operate within the Port of Prince Rupert with a long-term, 60-year lease. That is our business. We are on federal land. Certainly, we are always looking to improve the terms and conditions of the lease and what it costs us, but it would be wrong for us to own that and to, in some way, inhibit access to other shippers for that scarce land.

lui appartiennent? Quelle est la nature de vos activités? Quelqu'un d'autre amène le grain de l'ouest du Canada, le met dans vos silos, puis vous le transférez dans un autre conteneur et l'expédiez? Quel est votre modèle opérationnel?

M. Burghardt : Nos activités sont variées. Notre compagnie est un exportateur accrédité par la Commission canadienne du blé. Nous sommes autorisés à vendre à l'étranger, et c'est ce que nous faisons. Nous faisons aussi la manutention du grain pour d'autres personnes. Nous sommes un entrepôt public et nous conditionnons et entreposons le grain conformément à la Loi sur les grains du Canada.

Nous nous consacrons principalement à l'exploitation d'un terminal à Prince Rupert qui reçoit, conditionne et entrepose le grain, puis l'expédie à l'étranger. Nos activités ne sont pas toujours en qualité de propriétaire du produit, bien que cela arrive. Nous sommes un agent de la Commission canadienne du blé. Nous transportons aussi les cargaisons de tierces parties pour d'autres compagnies céréalierées établies dans tout l'ouest du Canada.

Le sénateur Oliver : Vous tirez le plus gros de vos profits de l'entreposage du grain?

M. Burghardt : Nous tirons le plus gros de nos profits du tonnage total des mouvements du grain et aussi de la vente de grain à l'étranger, en notre qualité d'exportateur accrédité.

Le sénateur Oliver : La question suivante concerne la privatisation. Le port de Prince Rupert souhaite être privatisé. Je me demande ce que vous pensez, en tant qu'expert du domaine, de la pertinence de privatiser toutes ces installations. Est-ce que le gouvernement devrait ne plus rien y avoir à faire?

M. Burghardt : Voulez-vous dire privatiser le port tel qu'il est actuellement structuré?

Le sénateur Oliver : Oui.

M. Burghardt : La privatisation comporte une énorme responsabilité et il n'y a qu'un accès limité aux terres qui se prêtent au développement industriel. Je ne pense pas que vous puissiez tout simplement décider de privatiser toutes ces terres.

Il y a place pour commercialiser la manière dont le processus d'investissement se déroule dans la structure de l'administration portuaire. Je préférerais nous voir plus souples au plan de l'investissement, en invitant les intérêts commerciaux de classe mondiale à investir dans un bail de longue durée. Nous ne renonçons pas, néanmoins, au droit de débarquer selon les marées à long terme.

Nous avons nos installations au port de Prince Rupert en vertu d'un bail de longue durée, de 60 ans. Ce sont nos opérations. Nous sommes sur des terres fédérales. Il est certain que nous sommes constamment en quête de moyens d'améliorer les modalités et conditions du bail et nos coûts, mais il ne serait pas bon que nous soyons propriétaires de ces terres et puissions, d'une certaine façon, bloquer l'accès de ces rares terres à d'autres expéditeurs.

I do not think we need straight-out privatization. We need long-term leases that have commercial capital lease features that are well structured and offer a fair rate of return that are not punitive for the investment made by the federal government on the lands. We also need to not have situations where, in my view, port authorities spoon-feed the investment opportunity. They want to be involved with every single aspect of the specific investment opportunity.

If we were bolder, you could go, I believe, to Dubai Ports World tomorrow, to Maersk Line shipping or to Hutchinson Port Holdings in China and say, "Here is a tract of land in Prince Rupert. It is big enough to handle 2 million containers a year. We would like you to invest in it. We will give you a 90-year lease with the following terms and conditions. Please come and build it."

Today, the port authority would rather get involved down to the level of detail of asking, "Where does the land post go? Where does this wire go? How should we build this area?" These people are world-class experts. Let them do it; let them facilitate the trade and do it on a commercial basis. That does not have to be, in my view, full privatization. However, it would move us faster to being a world-class participant in container traffic.

Senator Oliver: I have a question about the Canadian Border Services Agency. They have been a headache for a number of people. Do you have any suggestions for how you get around their lack of flexibility?

Mr. Burghardt: It is difficult because, from a North American standpoint, we want a security umbrella that is consistent across all of North America. I know there is a tremendous amount that gets talked about in terms of sovereign interests, but I would suggest that the Canada Border Services Agency should invite U.S. Department of Homeland Security and U.S. Customs and Border Protection officers to participate fully at the import point in Canada. In that way, when goods arrive here, they truly can pass into the United States without a further check and examination.

Senator Oliver: What if something happens en route?

Mr. Burghardt: At that point, the U.S. officials have fully sanctioned and green-lighted it. They have had full access to the full provisions of any import activity. They can have no complaint about what has happened en route because they have participated in the clearance methods.

We should get away from looking at things twice or three times. Let us look at it cooperatively once and agree on a standard and be done with it.

Senator Zimmer: Thank you, Mr. Burghardt, for your presentation. I am sorry we missed you in Prince Rupert.

Je ne pense pas que nous ayons besoin d'une privatisation pure et dure. Ce qu'il faut, ce sont des baux de longue durée aux caractéristiques de contrats de location-acquisition qui soient bien structurés et qui offrent un bon rendement et ne pénalisent pas pour l'investissement que fait le gouvernement fédéral dans les terres. Il faut aussi, à mon avis, qu'il n'y ait plus de ces situations où les administrations portuaires créent sur mesure des possibilités d'investissement particulières. Elles veulent se mêler du moindre détail de l'occasion d'investissement.

Si nous étions plus audacieux vous pourriez demain aller voir, je crois, Dubai Ports World, la compagnie de transport maritime Maersk Line ou Hutchinson Port Holdings en Chine et dire « Voici un bout de terrain à Prince Rupert. Il est assez grand pour y faire la manutention de deux millions de conteneurs par année. Nous aimerais que vous y investissiez. Nous vous donnerons un bail de 90 ans sous les conditions qui suivent. Nous vous invitons à venir y construire ».

De nos jours, l'administration portuaire préfère se mêler des moindres détails et demander « Où met-on le lampadaire? Par où passe ce câble? Comment devrions-nous construire dans ce secteur? » Ces gens-là sont des experts de classe mondiale. Laissez-les s'en occuper; laissez-les faciliter les échanges, sur une base commerciale. Il n'est pas nécessaire que ce soit, à mon avis, une privatisation jusqu'au bout. Mais au moins cela nous permettrait de devenir plus rapidement un participant de classe mondiale au trafic de conteneurs.

Le sénateur Oliver : J'ai une question à poser à propos de l'Agence des services frontaliers du Canada, qui a donné des maux de tête à bien du monde. Avez-vous des suggestions pour contrer son manque de flexibilité?

M. Burghardt : C'est difficile parce que, d'une perspective nord-américaine, nous voulons un cadre de sécurité uniforme partout en Amérique du Nord. Je sais qu'il est beaucoup question d'intérêts souverains, mais je dirais que l'Agence des services frontaliers du Canada devrait inviter le Department of Homeland Security et les agents de protection des frontières des États-Unis à participer pleinement au point d'importation au Canada. Ainsi, quand les marchandises arrivent ici, elles peuvent vraiment entrer aux États-Unis sans autre inspection ni vérification.

Le sénateur Oliver : Et s'il arrive quelque chose en chemin?

M. Burghardt : À ce point-là, les agents américains ont pleinement sanctionné la cargaison et y ont donné le feu vert. Ils ont eu pleinement accès à toutes les dispositions entourant l'activité d'importation. Ils ne peuvent pas se plaindre de ce qui est arrivé en chemin parce qu'ils ont participé au processus d'autorisation.

Nous devrions cesser de tout examiner deux ou trois fois. Faisons un examen concerté et convenons d'une norme une bonne fois pour toutes.

Le sénateur Zimmer : Merci, monsieur Burghardt, pour votre présentation. Je regrette de vous avoir manqué à Prince Rupert.

The first question I want to ask is about First Nations issues. Your report cites the fact that urgent action is required to resolve First Nations issues.

Can you tell this committee what the major impediments are to resolving these issues and what would it take to facilitate the process? Is the concept of partnering with the First Nations a viable option for solving these issues?

Mr. Burghardt: I do not profess to be an expert there. In some ways, I am like many others who notice that it gets in the way of the commercial investment.

I did not notice that the Tsimshian tribal groups met with you in Prince Rupert.

The seven First Nations communities around Prince Rupert that are affected by this new container development have 95-per-cent unemployment rates. Drug, alcohol and physical abuse continue in all those communities. They may only be 30 miles by water from Prince Rupert, but they are certainly far away from what we would characterize as even a 21st century town of 15,000 people in terms of opportunity.

Regarding the investment before us in terms of container development, we have talked for a long time in Prince Rupert about opening up land and road access to the Tsimshian peninsula, which would access four of the seven communities and provide an easier way for them to participate in the development in Prince Rupert.

Prince Rupert is not starving, but it is in need of a larger labour force if we are to pull off all this container development. In my company we have been hiring people for the last two or three years. Our employment rate for First Nations communities is up to 17 per cent, but that does not mirror the 50-per-cent population that really exists in our immediate community.

Senator Oliver: Is that one seven?

Mr. Burghardt: Yes, one seven. We need to find a way that allows them to integrate better in the immediate economic opportunity. I suggest that road and rail access is part of that.

If we look at the overall investment required, Phase 2 of that container development is \$758 million. If we could find a way to spend perhaps \$50 million to \$70 million in providing road and land access for them, I think the First Nations would be very appreciative. They want the ability to develop their Tsimshian peninsula. They do not have it today as long as it remains isolated, so we should not begrudge the opportunity of perhaps some significant financial support as part of this Phase 2 of development.

La première question que je voudrais poser concerne les Premières nations. Vous dites dans votre rapport qu'il faut agir d'urgence pour résoudre les problèmes des Premières nations.

Pourriez-vous dire au comité quels sont les principaux obstacles à la résolution de ces problèmes et ce qu'il faudrait pour faciliter le processus? Est-ce que le concept de partenariat avec les Premières nations pourrait être une solution valable pour résoudre ces problèmes?

Mr. Burghardt : Je ne prétendrais pas être expert en la matière. D'une certaine façon, je suis comme bien d'autres qui remarquent que ces problèmes font obstacle à l'investissement commercial.

J'ai remarqué que les groupes tribaux Tsimshian vous ont rencontrés à Prince Rupert.

Les sept collectivités de Premières nations qui avoisinent Prince Rupert et qui sont touchées par ce nouveau développement de conteneurs ont un taux de chômage de 95 p. 100. Les problèmes de drogues, d'alcool et de violence physique persistent dans ces collectivités. Elles sont peut-être à une trentaine de milles, par la mer, de Prince Rupert, mais elles sont certainement bien loin de ce que nous appellerions même une ville de 15 000 habitants du XXI^e siècle pour ce qui est des possibilités qu'elles offrent.

Pour ce qui est des investissements à faire pour le développement du trafic de conteneurs, nous avons longtemps parlé à Prince Rupert de la possibilité d'ouvrir l'accès aux terres et par route sur la péninsule Tsimshian, ce qui donnerait accès à quatre des sept collectivités et faciliterait leur participation au développement à Prince Rupert.

Prince Rupert n'est pas en mauvaise posture, mais il y faudra plus de travailleurs si nous voulons concrétiser ce développement du trafic de conteneurs. Ma compagnie embauche depuis deux ou trois ans. Notre taux d'emploi de membres des collectivités des Premières nations, est de 17 p. 100, mais cela ne reflète pas le fait que les Autochtones comptent en réalité pour 50 p. 100 de la population dans notre environnement immédiat.

Le sénateur Oliver : Cela fait un septième?

Mr. Burghardt : Oui, un septième. Il nous faut trouver un moyen de leur permettre de mieux s'intégrer dans le créneau économique immédiat. Je dirais que l'accès par route et par rail fait partie de la solution.

Si nous regardons l'investissement nécessaire, la deuxième phase du développement du trafic de conteneurs, c'est 758 millions de dollars. Si nous pouvions trouver un moyen de dépenser peut-être 50 à 70 millions pour leur ouvrir l'accès par route et par les terres, je pense que les Premières nations l'apprécieraient beaucoup. Elles veulent avoir la capacité de développer leur péninsule Tsimshian. Elles ne l'ont pas maintenant, tant qu'elles resteront isolées, alors nous ne devrions pas leur refuser la possibilité d'une aide financière importante dans le cadre de cette deuxième phase du développement.

It strikes me that that investment still represents a smaller overall contribution than what is suggested to achieve the same type of container load rates in the Port of Vancouver.

Senator Zimmer: Yesterday, I was proud to present Bill C-8 for second reading, as a critic of that bill, and everyone is on board: shippers, all parties in the other place, the Wheat Board, and when I spoke to CN, they supported it. They had some issues to deal with but said: Get the bill passed and we will deal with it after that. Our wish is to get it done as quickly as possible so that the parties and the individuals can flourish. We are working hard to get this done as quickly as possible.

When you studied the railroad services to the ports, you recommended that there be a full implementation of dispute resolution mechanism to level the playing field between the railroads and the users. The Canada Transportation Act contains dispute resolution mechanisms such as final-offer arbitration, which is similar to professional baseball where each side gives a number which makes them come down to giving a number realistically.

What could you suggest to enhance these provisions?

Mr. Burghardt: We developed a lot of this in the spring of 2007, and we feel that the removal of the commercial harm provisions largely accomplished in Bill C-8 accomplishes a lot of what we were suggesting in an effective dispute resolution mechanism. We believe the use of quality mediation is also a feature of that dispute resolution mechanism — one where mediation could be used ahead of the final offer and perhaps would facilitate better dialogue between shipper and carrier — and are maybe ways of enhancement, but a lot has been answered in Bill C-8 already.

Senator Zimmer: As you know, I am from Winnipeg. You have had a couple of stints there. I want to give you that hint because you will be graded on your answer to this question.

In your report, you recommended that a system of inland terminals be developed. To what extent could increased use of inland terminals enhance the efficiency and capacity of the container transportation system in Western Canada, and could you tell us where the new terminals should be and why?

Mr. Burghardt: I do not know that we can be specific, but I cannot imagine one not being in Winnipeg.

Senator Zimmer: Thank you. That is the right answer.

Mr. Burghardt: The point is that the container lines and the railways need points of origin with significant volume and traction. There are a number of communities that believe they should all have inland terminals. That is not likely to happen. We

Ce qui me frappe, c'est que cet investissement représente encore une contribution globale inférieure à ce qui est suggéré pour atteindre le même genre de cadence de chargement des conteneurs au port de Vancouver.

Le sénateur Zimmer : Hier, j'ai eu le plaisir de présenter le projet de loi C-8 pour une deuxième lecture, en ma qualité de porte-parole pour ce projet de loi, et tout le monde s'entendait : les transporteurs maritimes, tous les partis à l'autre Chambre, et la Commission canadienne du blé, et quand j'en ai parlé aux gens du CN, ils l'appuyaient. Ils avaient quelques petites choses à régler, mais ils ont dit : adoptez le projet de loin et nous réglerons cela plus tard. Ce que nous voudrions, c'est l'adopter le plus rapidement possible pour que les parties intéressées et les particuliers puissent s'épanouir. Nous faisons tout en notre pouvoir pour que cela se fasse dès que possible.

Quand vous avez examiné les services ferroviaires offerts aux ports, vous avez recommandé la pleine mise en œuvre d'un mécanisme de résolution des différends pour que les règles du jeu soient équitables entre les compagnies ferroviaires et les utilisateurs. La Loi sur les transports au Canada renferme des mécanismes de résolution des différends, comme l'arbitrage de l'offre finale, qui est similaire au baseball professionnel, où chaque parti donne un chiffre et cela pousse chacun à énoncer des chiffres réalistes.

Que pourriez-vous suggérer pour améliorer ces dispositions?

M. Burghardt : Nous en avons beaucoup discuté au printemps 2007, et nous pensons que l'élimination en bonne partie des dispositions relatives au préjudice commercial dans le projet de loi C-8 concrétise une bonne partie de nos suggestions pour créer un mécanisme efficace de résolution des différends. Nous pensons que le recours à une médiation de qualité est aussi une caractéristique de ce mécanisme de résolution des différends — un mécanisme qui permettrait la médiation avant l'offre finale et qui favoriserait un meilleur dialogue entre expéditeur et transporteur — et ce pourrait être des occasions d'améliorations, mais le projet de loi C-8 a déjà largement réglé ces questions.

Le sénateur Zimmer : Comme vous le savez, je viens de Winnipeg. Vous y avez fait quelques cascades. Je vais vous donner un indice, parce que vous serez noté selon votre réponse à cette question.

Dans votre rapport, vous recommandez la création d'un réseau de terminaux intérieurs. Dans quelle mesure le recours accru aux terminaux intérieurs augmenterait-il l'efficacité et la capacité du réseau de transport de conteneurs dans l'ouest du Canada, et pourriez-vous nous dire où seraient ces terminaux, et pourquoi?

M. Burghardt : Je ne sais pas si nous pourrions être aussi précis, mais je ne peux imaginer qu'il n'y en ait un à Winnipeg.

Le sénateur Zimmer : Merci. C'est la réponse que j'attendais.

M. Burghardt : Le fait est que les transporteurs de conteneurs et les sociétés ferroviaires doivent avoir accès à des points d'origine qui affichent un volume de trafic et une capacité de traction importants. De nombreuses collectivités croient qu'elles

are likely to have three, four, five, six gathering points along both the CN and CP lines where you gather potential export product, efficiently put it on a unit train and move it to the port place.

The other area that inland terminal action has to take place is probably somewhere between 200 and 600 miles inland of, say, the Port of Vancouver. If we are to grow the container traffic, all of that growth will be destined for markets outside the Greater Vancouver region. We spend a lot of time moving containers from a dock in Vancouver to a loading facility 15 miles away, to get it onto a railcar that will move over the mountains to come back in a Canadian Tire container to a store in Chilliwack or in Kelowna. A lot of congestion in the Port of Vancouver is created by the conflict of how these containers move that are not necessarily directly involved in the Port of Vancouver.

We ought to find a sufficient way to say every container that is not used in Vancouver should get on a train as quickly as possible, be moved to a more rural, less heavily densely populated area, and allow that area whatever value-added or change that needs to take place happen, and to then move it on.

Those are the two inland terminal things we see happening.

Senator Zimmer: Could you expand your thoughts also about the Port of Churchill Gateway. I know the rail system is second rate at the moment, but in my speech yesterday I suggested they look at that gateway system — not only from the polar route, but the icebreakers and the warming climate, and also improve that rail system — as it could be a connection into the inland terminals through the gateway and across the polar route.

Could you give us your thoughts about the Churchill Gateway?

Mr. Burghardt: Churchill, as you have contemplated in terms of a polar connection through to Russian destinations and other far northern Asian destinations, has a lot of potential as we consider the opening up of some of that Arctic marine highway. That is valid and should be considered.

The other point is that if we are going to export agricultural products in a value-added way — the hay and canola products that are continuing to be value-added in the Province of Manitoba — the closest port destination is Churchill. You cannot ignore that the sooner you put something on a marine basis, the more economic and environmentally and carbon friendly it will be, so we should consider it. It does have a role if we are to expand our export opportunities by containerization.

devraient être équipées de terminaux intérieurs. Il y a peu de chances que cela se produise. Il risque plutôt d'y avoir trois, quatre, cinq, six points de collecte le long des lignes du CN et du CP, où les produits destinés à l'exportation peuvent être déchargés, placés à bord de trains-blocs et acheminés vers les ports.

Par ailleurs, les terminaux intérieurs devraient probablement être aménagés à une distance allant de 200 à 600 milles du port de Vancouver, par exemple. Si nous voulons accroître le trafic des conteneurs, nous devons miser sur les marchés qui sont situés à l'extérieur de la grande région de Vancouver. Nous passons beaucoup de temps à transporter les conteneurs vers une installation de déchargement, 15 milles plus loin, à charger la marchandise à bord de wagons porte-rail qui, eux, vont passer à travers les montagnes pour aboutir de nouveau dans un conteneur de Canadian Tire, par exemple, et ensuite sur les tablettes d'un magasin de Chilliwack ou de Kelowna. Une bonne partie de la congestion dans le port de Vancouver est attribuable au déplacement de conteneurs dont la destination finale n'est pas nécessairement le port de Vancouver.

Il faut faire en sorte que les conteneurs qui ne sont pas utilisés à Vancouver soient placés à bord d'un train le plus tôt possible et transportés vers une zone rurale beaucoup moins peuplée où seront aménagées des installations pour les accueillir.

Ce sont là deux types de terminaux intérieurs qu'il faudrait envisager.

Le sénateur Zimmer : J'aimerais aussi savoir ce que vous pensez du port de Churchill. Je sais que le système ferroviaire laisse à désirer pour l'instant, mais hier, j'ai proposé que l'on examine cette porte d'entrée de plus près — l'ouverture d'une route polaire, l'utilisation de brise-glaces, le réchauffement climatique, les améliorations à apporter aux chemins de fer —, car elle pourrait servir d'accès aux terminaux intérieurs.

Pouvez-vous nous en dire un peu plus au sujet du port de Churchill?

M. Burghardt : Comme vous l'avez indiqué, Churchill pourrait, en tant que passerelle polaire, être relié à des ports situés en Russie ou dans les régions éloignées de l'Asie du Nord et donc offrir un potentiel énorme, puisque nous envisageons d'ouvrir une partie de cette autoroute maritime de l'Arctique. C'est un point important qu'il faut considérer.

Par ailleurs, si nous voulons exporter des produits agricoles à valeur ajoutée — comme le foin et les produits dérivés du canola, au Manitoba —, nous devons passer par le port le plus rapproché, qui est celui de Churchill. N'oublions pas : plus vite nous assurerons le transport maritime de ces produits, plus vite nous tirerons partie des avantages économiques et écologiques que comporte ce créneau. Le port de Churchill a un rôle à jouer à ce chapitre, si nous tenons à accroître les exportations par conteneurs.

Senator Zimmer: What you are saying is if we can create that transportation system to the polar route and over, it will somewhat dictate the markets and crops grown in Manitoba which could service that.

Mr. Burghardt: I think it would, yes.

Senator Dawson: Since listening to the honourable senator's speech yesterday and to you talk about Bill C-8, I think that probably the sooner we can get to Bill C-8 the sooner we can pass the bill. This committee likes to cooperate with the government; this house likes to cooperate with the other place in passing legislation as quickly as possible.

That being said, we do not like it shoved down our throat.

I agree with Senator Oliver on the question of privatization. You say that we should amalgamate or have an umbrella organization above Prince Rupert and Vancouver. When we were in Vancouver, we had the unions complaining, we had many cities complaining about "not in my backyard." You had unions complaining. We went to Prince Rupert. Everyone is in love with the port authority. Everyone wants things to be done. Here you have an environment of cooperation where privatization is a realistic objective, and all of a sudden you would have this forced marriage in which you would have Prince Rupert having to cooperate. The marriage is not over in Vancouver yet. Adding another party to that wedding would probably make things difficult.

I have difficulty in seeing, from your perspective in Prince Rupert, how you think that big, bad Vancouver, in the situation it is in, would help your decision-making process because you would have an umbrella over it. Privatization is potentially possible in Prince Rupert, but certainly not possible if you are getting into this forced marriage relationship with the Vancouver Port Authority.

Mr. Burghardt: There is room to debate this point. If we are to maximize the Prince Rupert opportunity, we are expecting a huge amount for the Prince Rupert Port Authority to be able to effectively manage all that is before it in terms of that opportunity.

Is it necessary to compete for product between the two? Yes, I share your observations about how some groups view the marine activity in the Port of Vancouver as a negative, but shippers who have facilities in Vancouver are there. They do not have the choice of immediately saying, 'I will just ship out of Prince Rupert'.

We have to find a way for the new volumes to flow in a way that shippers could appreciate using Prince Rupert as opposed to having it being necessarily forced upon them.

I would suggest that one group with one set of land-use planners, one set of engineers, one set of legal counsel, one set of administrators and one set of accountants, can be a lot more efficient if it says: My objective is to maximize West Coast throughput, period. I am not interested in whether Vancouver

Le sénateur Zimmer : Ce que vous dites, c'est que ce corridor polaire, si nous parvenons à le créer, va en quelque sorte dicter les marchés et les cultures que va produire le Manitoba pour desservir ceux-ci.

M. Burghardt : Je le pense, oui.

Le sénateur Dawson : Si je me fie au discours qu'a prononcé l'honorable sénateur, hier, et à vos commentaires, je pense que nous avons intérêt à adopter le projet de loi C-8 le plus vite possible. Le comité est prêt à collaborer avec le gouvernement. Le Sénat est prêt à collaborer avec l'autre endroit et à adopter le projet de loi avec célérité.

Cela dit, nous ne voulons pas être obligés d'avaler quelque chose de force.

Je suis d'accord avec le sénateur Oliver pour ce qui est de la privatisation. Vous dites qu'il faudrait fusionner ou créer un organisme-cadre qui chapeautera les ports de Prince Rupert et de Vancouver. Lors de notre passage à Vancouver, les syndicats se sont plaints, de nombreuses villes aussi. Ils ne voulaient pas du projet. Nous nous sommes rendus à Prince Rupert, où tout le monde vante l'administration portuaire. Tout le monde réclame des changements. En ce qui nous concerne, nous sommes prêts, dans un esprit de collaboration, à appuyer la privatisation, qui est perçue comme un objectif réaliste. Or, voilà que, soudainement, vous voulez obliger Prince Rupert à融合, à collaborer. La fête n'est pas encore terminée à Vancouver que vous voulez ajouter un autre élément qui ne ferait que compliquer les choses.

J'ai du mal à voir, du point de vue de Prince Rupert, comment le gros méchant port de Vancouver, vu la situation dans laquelle il se trouve, contribuerait à améliorer le processus décisionnel du fait qu'il serait chapeauté. La privatisation est peut-être possible à Prince Rupert, mais le projet risque d'être voué à l'échec si vous le forcez à fusionner avec l'administration portuaire de Vancouver.

M. Burghardt : Nous pouvons sûrement en discuter. Si nous voulons tirer le maximum des possibilités qu'offre le port de Prince Rupert, nous devons investir des sommes énormes pour que l'administration portuaire de Prince Rupert soit en mesure de gérer de manière efficace tout le trafic.

Est-il nécessaire que les deux ports se livrent concurrence? Il est vrai, comme vous le dites, que certains groupes voient l'activité maritime dans le port de Vancouver d'un œil négatif. Toutefois, les expéditeurs qui ont accès à des installations à Vancouver utilisent le port. Ils n'ont pas le choix de dire, « Je vais tout simplement acheminer mes produits à partir du port de Prince Rupert. »

Nous devons trouver un moyen d'augmenter le volume de trafic, d'amener les expéditeurs à utiliser Prince Rupert plutôt que d'être obligés de le faire.

À mon avis, une administration qui dispose d'une seule équipe de planificateurs de l'utilisation du sol, d'ingénieurs, de conseillers juridiques, d'administrateurs et de comptables, est beaucoup plus efficace quand elle est en mesure de dire : mon objectif est de tirer le maximum des ports de la côte ouest. Point à la ligne. Que ce soit

wins or Prince Rupert wins. I am interested in who can do the best job. That Prince Rupert enthusiasm, in my view, will carry a long way for there to be opportunity.

If we continue to separate the Port of Vancouver, we will be here just as much as the Port of Prince Rupert is, asking for investment and infrastructure dollars, and government will be put in a position of where we maybe do not utilize taxpayer money to create value on goods leaving the country; rather, we will be adding cost.

Our jurisdiction in Western Canada is not so big that it cannot be effectively managed under one authority. The Port of Los Angeles is three times the size of what we do in Vancouver and Prince Rupert already. Why do we need this separation?

I have lived and my business has operated in Prince Rupert for over 15 years. I believe — and I have to be careful how I express myself in this small community — that the Prince Rupert Port Authority is well meaning, but they are not skilled enough to be the world-class container operator, the world-class port group, by operating unto themselves. They could do well by inviting in the expertise of larger people and participants. I think it could facilitate some of this commercial privatization effort even faster.

Senator Eyton: It struck me as ironic that we sometimes are not entirely efficient. We went to Prince Rupert and talked to people there and you came here. That was too bad. We had a very good visit to Prince Rupert and we learned a great deal.

We talked about potash, wood chips, coal and sulphur. There might have been some mention of grain, but it was kind of in passing. I am curious. I see your credentials and you are a grain guy. Are the grains you are talking about all shipped by container?

Mr. Burghardt: No. Our grain is all bulk grain at this moment. We off-load everything by rail and ship on ocean carriers, bulk — 50,000-, 60,000-ton bulk vessels at a time. None of it going out of Prince Rupert is containerized right now; it is all bulk traffic.

One of the reasons you do not hear much about the grain side in Prince Rupert when on your type of visit is that we have been the mainstay of the tonnage traffic in Prince Rupert for many years. Prince Rupert was only a grain and coal-handling facility. The coal business was even more depressed in some of the examples I gave than the grain business at the beginning of my presentation.

We are the long-term, established, what I would say “backbone” currently of the Port of Prince Rupert. We represent well over half of the tonnage that moved through that port in the last five years. All these new opportunities and container activity are a tremendous enhancement to making the

Vancouver or Prince Rupert qui gagne m’importe peu. Ce qui m’intéresse, c’est de savoir qui peut faire le meilleur travail possible. L’enthousiasme manifesté par le port de Prince Rupert ne peut, à mon avis, qu’être bénéfique.

Le port de Vancouver, s’il demeure une entité distincte, va réclamer, tout comme va le faire le port de Prince Rupert, des investissements et des infrastructures. Le gouvernement ne sera peut-être pas en mesure d’utiliser l’argent des contribuables à bon escient et d’augmenter la valeur ajoutée des produits destinés à l’exportation. Il va peut-être créer des coûts.

Les ports de l’ouest du Canada ne sont pas à ce point si vastes qu’ils ne peuvent être gérés de manière efficace par une seule administration. Le port de Los Angeles est trois fois plus grand que ceux de Vancouver et de Prince Rupert. Pourquoi avoir des entités distinctes?

Je vis et je travaille à Prince Rupert depuis plus de quinze ans. À mon avis — et je dois bien choisir mes mots quand je m’exprime dans cette petite localité —, l’administration portuaire de Prince Rupert, quoique bien intentionnée, n’a pas les compétences voulues pour agir, seule, comme exploitant de conteneurs ou groupe portuaire de renommée mondiale. Elle aurait intérêt à profiter du savoir-faire de joueurs plus imposants. Cela accélérerait, dans une certaine mesure, le processus de privatisation commerciale.

Le sénateur Eyton : Je trouve parfois que nous ne sommes pas très efficaces, ce qui est plutôt paradoxal. Nous sommes allés à Prince Rupert, où nous avons rencontré des gens, et vous, vous êtes venu ici. C'est dommage. Nous avons eu droit à une visite fort intéressante. Nous avons beaucoup appris.

Nous avons parlé de la potasse, des copeaux de bois, du charbon, du soufre. Nous avons peut-être aussi parlé de grains, mais de façon très brève. Il y a une chose qui m’intrigue. Je jette un coup d’œil à vos titres de compétence et je vois que vous vous occupez de manutention des grains. Est-ce que les grains sont tous expédiés par conteneur?

Mr. Burghardt : Non. Pour l’instant, tout le grain est acheminé en vrac. Nous transportons tout par chemin de fer et ensuite par vraquiers — des navires de 50 000, 60 000 tonnes. Le grain acheminé depuis le port de Prince Rupert n’est pas placé dans des conteneurs. Il est transporté en vrac.

Si vous n’avez pas beaucoup entendu parler du transport des grains à Prince Rupert lors de votre visite, c’est parce que nous représentons le gros du trafic tonnage à Prince Rupert depuis de nombreuses années. Prince Rupert n’assurait que la manutention des grains et du charbon. Le trafic de charbon était encore moins important, dans certains des exemples que j’ai donnés au début de mon exposé, que celui des grains.

Nous sommes ce que j’appelle le « pilier » du port de Prince Rupert. Nous représentons plus de la moitié du tonnage qui passe par le port depuis cinq ans. Toutes ces possibilités nouvelles liées au transport par conteneurs vont amener Prince Rupert à offrir un éventail complet de services. Nous appuyons et encourageons

Port of Prince Rupert a full-service port. We certainly support and want to see these other activities happen so that we are not the sole person responsible for the infrastructure, tax base and all the other things that happen to a major industrial player.

Senator Eyton: You are not really directly involved in containerization, but you see the benefits should it be more successful.

Mr. Burghardt: We believe we will become more involved as the container market increases out of Prince Rupert. We definitely want to expand into loading containers. There is no question we would do that.

Senator Eyton: I read yesterday the executive summary of your report that appeared in *The Globe and Mail*. I thought it was eloquent and quite persuasive. The overwhelming conclusion of your report and of *The Globe and Mail* was that Canadians are far too timid and have far too little vision, given the opportunity and the circumstances.

Do you want to comment and suggest how we could change ourselves so we can answer the challenge and get that opportunity?

Mr. Burghardt: As was suggested in some of my earlier comments, we need to find ways to better facilitate what probably is foreign investment at the container dock level in both Vancouver and Prince Rupert. We need not to think in terms of incremental terms of adding half a million container capacity at a time. We need to think of how do we add 2 or 3 million container capacities in one fell swoop.

In order to do that, we have to invite some of the world-class container operators to directly participate in that infrastructure development. It means that we have to not want authorities to spoon-feed the investment. It means that we need to say: "Here, Dubai Ports World, here, Maersk, APL, here is a track of land. We have made sure it is dock-ready for you. Go out and build a world-class facility and use your market capabilities to attract the product into the country. Do not feel that we have to be arm-in-arm the marketer. Do not feel that we have to be arm-in-arm the operator."

The Canadian style is to do that. It is not nimble or fast enough to recognize how quickly this container traffic is moving throughout the world right now.

Senator Eyton: Picking up on that, there were a lot of numbers cited, emphasizing the timidity and quiet soft approach of Canadians. I would have thought, as a market guy, you always look for a place where your services are required, and there is a scarcity of those services.

If I look at Asia, Shanghai and Singapore, it seems there will be an oversupply of container capacity, partly in the context that the number one destination, for now and for some years to come, is North America, which represents the largest single market. That North American market is not matching the outbound. I can see a wave of containers looking for a home. I would have thought it would be a splendid opportunity to stay behind the curve and

ces activités, car nous ne voulons pas être les seuls responsables de l'infrastructure, de l'assiette fiscale, de tout ce qu'on attend d'un grand joueur industriel.

Le sénateur Eyton : Vous ne vous occupez pas directement de transport conteneurisé, mais vous en voyez les avantages.

M. Burghardt : Nous allons jouer un plus grand rôle dans ce domaine, au fur et à mesure que le transport par conteneurs depuis Prince Rupert va prendre de l'expansion. Nous voulons absolument fournir des services de chargement de conteneurs. Il n'y a aucun doute là-dessus.

Le sénateur Eyton : J'ai lu, hier, le résumé de votre rapport qui a paru dans le *Globe and Mail*. Je l'ai trouvé fort éloquent et convaincant. La principale conclusion qui se dégage de votre rapport et de l'article du *Globe and Mail* est la suivante : les Canadiens sont beaucoup trop timides et manquent de vision, compte tenu des possibilités et des circonstances qui existent.

Pouvez-vous préciser un peu votre pensée et nous dire quels changements nous devons apporter pour être en mesure de relever les défis et de profiter des possibilités qui s'offrent à nous?

M. Burghardt : Comme je l'ai déjà mentionné, nous devons trouver des moyens d'encourager les investissements étrangers au niveau des quais à conteneurs dans les ports de Vancouver et de Prince Rupert. Nous devons accroître la capacité de manutention non pas d'un demi-million de conteneurs, mais plutôt de deux ou de trois millions de conteneurs.

Pour y arriver, nous devons inviter certains exploitants de conteneurs de renommée internationale à participer directement au développement de cette infrastructure. Nous ne voulons pas d'investissements au compte goutte. Nous devons dire : « Voici, Dubaï Ports World, Maersk, APL, une parcelle de terre. Nous voulons nous assurer que les quais sont en mesure d'accueillir vos navires. Construisez une installation de classe mondiale et utilisez vos connaissances des marchés pour attirer les produits au Canada. Nous n'exigeons pas que nous agissions, ensemble, comme négociants, comme exploitants. »

Le Canada a l'habitude de procéder de cette façon. Il n'a pas l'esprit assez vif pour reconnaître la rapidité avec laquelle évolue actuellement le marché du trafic conteneurs à l'échelle internationale.

Le sénateur Eyton : Sur ce point, de nombreux chiffres ont été cités. On a beaucoup insisté sur l'approche timide, en douceur, des Canadiens. Je pensais qu'un spécialiste du marché comme vous était toujours à la recherche d'endroits où vos services sont requis, services qui d'ailleurs se font plutôt rares.

Je jette un coup d'oeil du côté de l'Asie, de Shanghai et de Singapour et j'ai l'impression qu'il va y avoir une surcapacité de navires à conteneurs, en partie parce que la principale destination aujourd'hui, et aussi dans les années à venir, demeure l'Amérique du Nord, qui représente le marché le plus important. Le marché nord-américain dispose encore d'une marge de manœuvre pour ce qui est du trafic sortant. Il y a toute une série de conteneurs qui

receive containers. We must be a preferred destination for containers because we should have bigger margins than the guys on the other side who are fiercely competing for container traffic.

Does that make sense?

Mr. Burghardt: That is a lot to consider quickly. A number of people have looked at where the West Coast container traffic growth opportunities are in the next 20 years. The opportunity is for Canada to capture a bigger proportion of what you say is a declining rate of growth in North America for imported traffic. The congestion exists, whether it be L.A./Long Beach, Oakland, Seattle or Portland. We need to become the first port of choice in British Columbia. In doing so, I think that over the long term, as markets rationalize, there will be a greater opportunity for us to have access to the export of products out of this country. We are evolving in Canada and in the United States, from an agricultural standpoint with ethanol and petrochemical by-products. We will not always be dragging behind in terms of the manufactured products that may leave the country. The notion in being bold is to say, "Let us be the beachhead that moves more of this product and creates the opportunity for value-added products to more efficiently get back out of the country." If all of those containers only stay in the lower 48 and transit across the United States only, we will never get those empty containers to come to Canada and offer real opportunity for the industries along the gateway networks in Canada.

There is a danger that we might facilitate the demise of our standard of living if we do not allow this container traffic to come to Canada. By that, I mean that you are correct that the rate of growth between the Asian and Indonesian and African and Middle Eastern markets is probably higher than Canada. The container companies will say, "If you do not get your act together on the West Coast of North America, we will ignore you completely. We can stay quite busy, thank you, with developing these other larger markets." We need to show that our container activity can be as productive as what it is in these other circumstances. That is why the labour situation is as important as it is. That is also why we need to move from handling 20 containers an hour on the West Coast to handling 37 or 38, which is accomplished in Australia, Dubai and Singapore. Otherwise, we will not have the access to those goods on which we pride ourselves as part of our standard of living.

Senator Eyton: I do not want to take too much time, but your report and comments suggest that you favour provincial jurisdiction as a way of regulating the port activity. Looking at it from a little further away, for example, I think we saw numbers showing that containers coming into Vancouver and Prince Rupert by and large went mostly farther east, a long way away. About 10 per cent dropped off in British Columbia; another 10 per cent in the Prairie provinces; 40 per cent in Ontario and Quebec; and the rest went into the States.

cherchent un port. Je pense qu'il s'agit là d'une occasion extraordinaire. Nous devons constituer une destination de choix pour les conteneurs parce que nous disposons d'une plus grande marge de manœuvre que ceux qui, de l'autre côté, se livrent une concurrence féroce pour le trafic-conteneurs.

Trouvez-vous ce raisonnement logique?

M. Burghardt : Vous soulevez beaucoup de points. Plusieurs personnes ont analysé les possibilités de croissance du trafic de conteneurs sur la côte ouest au cours des 20 prochaines années. Le Canada doit saisir une plus grande part du marché de produits importés en Amérique du Nord, dont le taux de croissance, comme vous le mentionnez, est en déclin. La congestion existe, que ce soit dans les ports de Los Angeles/Long Beach, d'Oakland, de Seattle ou de Portland. Nous devons devenir le premier port de choix en Colombie-Britannique. Cela nous permettra, à la longue, au fur et à mesure que les marchés se rationalisent, d'avoir accès aux marchés d'exportation des produits. Le Canada et les États-Unis font des progrès, d'un point de vue agricole, dans le domaine des sous-produits de l'éthanol et des sous-produits pétrochimiques. Nous ne serons pas toujours à la traîne pour ce qui est des produits manufacturés qui quittent le pays. Nous devons faire preuve d'audace, dire, « Soyons la tête de pont qui achemine davantage de ces produits, qui permet aux produits à valeur ajoutée d'être exportés de manière plus efficace. » Si ces conteneurs restent dans les 48 États au sud de la frontière et ne traversent que les États-Unis, nous ne parviendrons jamais à faire venir ces conteneurs vides au Canada et à offrir des possibilités réelles aux industries le long des réseaux de transbordement au Canada.

Nous risquons d'assister à une diminution de notre niveau de vie si nous ne permettons pas à ce trafic conteneurs de venir au Canada. Vous avez raison de dire que les marchés en Asie, en Indonésie, en Afrique et au Moyen-Orient connaissent une croissance plus forte que celle du Canada. Les exploitants de conteneurs vont dire, « Si vous ne faites rien pour améliorer la situation sur la côte ouest de l'Amérique du Nord, nous allons vous laisser de côté, puisque nous pouvons concentrer nos efforts sur ces autres marchés plus importants. » Nous devons montrer que nous pouvons être aussi productifs que les autres pays. D'où l'importance du facteur main-d'œuvre. Nous devons accroître notre capacité de manutention sur la côte ouest, la faire porter de 20 à 37 ou 38 conteneurs l'heure, comme c'est le cas en Australie, à Dubaï et à Singapour. Autrement, nous n'aurons pas accès aux produits qui font partie intégrante de notre niveau de vie.

Le sénateur Eyton : Je ne veux pas prendre trop de temps, mais si je me fie à votre rapport et à vos commentaires, il faudrait confier la réglementation des activités portuaires aux provinces. Selon les chiffres qui ont été fournis, les conteneurs qui arrivent dans les ports de Vancouver et de Prince Rupert sont en grande partie acheminés vers des destinations situées beaucoup plus à l'est. Environ 10 p. 100 sont acheminés vers la Colombie-Britannique, 10 p. 100, vers les Prairies, 40 p. 100, vers l'Ontario et le Québec, et le reste, vers les États-Unis.

In addition to the kind of dollars that are required — that is, in Prince Rupert we heard the number \$110 million; another \$600 million for the second phase; and another \$1.1 billion or \$1.2 billion for the second berthing — it seems that this is a gigantic enterprise. It is not provincial; it should be a national dream and a national vision that requires a national presence in order to try to coordinate that and to achieve the objective.

Mr. Burghardt: You cannot argue that the implications are national, that is for sure. For a long period of time, the British Columbia government had more vision than necessarily the federal government did around the opportunity to expand this Asia-Pacific traffic. For a significant period of time, it was the provincial government that said we need to grow to where Vancouver and Prince Rupert are handling 10 million containers by 2020.

The coordination of marine, road and rail, and land-use planning is separate. The federal government looks after marine and rail; the province looks after general land use, road access, and many of the support activities that are required for a port to be effective. I think we say “provincial”, but we also mean one entity that can truly control the long-term land-use function and assure that we make decisions that are complementary in all those different modes.

It is my own view that we would not have a federal Asia-Pacific Gateway initiative formally established if it had not been for the prodding of the British Columbia government. That being said, today there is a lot of enthusiasm federally for that to occur. It may be that the federal government can provide the vision and leadership for us not to miss this opportunity, but it will require a faster pace of action than what we have seen in that vision and action from the federal government up until this point.

Senator Adams: Someone asked you a question about Aboriginal people. There are seven nations there. I was on the fisheries committee and we met with them in Prince Rupert. They have commercial fishermen who have a problem with some of the regulations that were changed by DFO, the Department of Fisheries and Oceans.

You talked about transportation by rail and by road. One of those areas is subject to a land claim that is being negotiated right now with Indian and Northern Affairs. Is anything happening with those seven nations in Prince Rupert? You also talked about \$70 million and the forestry industry and how those nations are able to supply you at Prince Rupert. I would like to find out a bit more about the \$70 million for those First Nations that you have been negotiating with at Indian Affairs or with the Government of Canada.

Mr. Burghardt: I could not comment on the exact progress for the Tsimshian group directly with Indian Affairs. As part of the port development, it is not just a Transport Canada issue; it is a full-fledged federal government issue and responsibility as to final resolution. That much, I am aware of.

Ce projet, si l'on tient compte des investissements qui sont requis — 110 millions de dollars pour Prince Rupert; 600 millions de dollars pour la phase deux; et 1,1 milliard ou 1,2 milliard pour la deuxième installation d'accostage —, est énorme. Les provinces ne devraient pas être les seules concernées. Il devrait s'agir d'une initiative nationale qui exige une présence nationale pour coordonner le tout, atteindre l'objectif visé.

M. Burghardt : Il est vrai que les incidences vont se faire ressortir à l'échelle nationale. Pendant très longtemps, le gouvernement de la Colombie-Britannique a fait preuve d'une vision plus large que le gouvernement fédéral pour ce qui est de l'expansion du trafic Asie-Pacifique. Pendant longtemps, le gouvernement provincial a insisté sur la nécessité de favoriser la croissance des ports de Vancouver et de Prince Rupert pour qu'ils puissent manutentionner 10 millions de conteneurs d'ici 2020.

Le transport par eau, par route et par rail et la planification de l'utilisation du territoire font l'objet d'une coordination distincte. Le gouvernement fédéral s'occupe des voies maritimes et des réseaux ferroviaires, tandis que les provinces s'occupent, de manière générale, de l'utilisation des terres, de l'accès aux routes, des nombreux services de soutien qui sont requis pour assurer l'efficacité des ports. Nous disons les « provinces », mais nous voulons également dire une entité qui est en mesure d'exercer un contrôle sur l'utilisation à long terme des terres et de prendre des décisions qui tiennent compte des exigences de tous ces différents modes.

À mon avis, l'initiative de la Porte de l'Asie-Pacifique lancée par le gouvernement fédéral n'aurait pas vu le jour n'eût été de l'insistance du gouvernement de la Colombie-Britannique. Cela dit, le projet suscite, chez les autorités fédérales, beaucoup d'enthousiasme. Le gouvernement fédéral peut fournir la vision et le leadership dont nous avons besoin pour tirer parti de cette occasion, mais il faudra qu'il agisse avec plus de célérité qu'il ne l'a fait jusqu'ici.

Le sénateur Adams : On vous a posé une question au sujet des Autochtones. Il y a sept collectivités là-bas. J'ai accompagné le comité des pêches quand il s'est rendu à Prince Rupert. Les pêcheurs commerciaux contestent certains règlements qui ont été modifiés par le ministère des Pêches et des Océans.

Vous avez parlé du transport par rail et par route. Il y a un territoire qui fait présentement l'objet d'une revendication territoriale et de négociations avec le ministère des Affaires indiennes et du Nord. Où en sont les discussions avec ces sept collectivités autochtones à Prince Rupert? Vous avez mentionné la somme de 70 millions de dollars, l'industrie forestière, le rôle joué par ces collectivités à Prince Rupert. J'aimerais en savoir un peu plus sur les 70 millions de dollars qui devraient être versés aux Premières nations avec lesquelles le ministère des Affaires indiennes ou le gouvernement du Canada est en train de négocier.

M. Burghardt : Je ne connais pas l'état d'avancement du dossier Tsimshian auprès d'Affaires indiennes. Le développement du port ne concerne pas uniquement Transports Canada; c'est plutôt l'ensemble du gouvernement fédéral qui est responsable de trouver une solution. C'est ce que j'en sais.

As I mentioned, in regard to some of the land and road access issues, you may have noticed in your visits to Prince Rupert that we are a coastal town that is immediately landlocked by mountains. Interestingly enough, the only land available for residential and further development moves west from the mountains into two areas, an area called Digby Island, which is the airport where you landed and also immediately north of there, the Tsimshian peninsula. Road access to the Tsimshian peninsula and then a small causeway built to Digby Island would create the opportunity for two things: good residential land access to allow, as Prince Rupert grows with all of this port activity, an affordable land base for people to live on. We are out of land in Prince Rupert, if you can believe that, but we are.

The second thing that it will do is introduce the smaller communities and allow them to integrate more easily into our education system in Prince Rupert, namely, the community college and high school systems. They will see where they can have the opportunity for tourism development, which has already started to happen on a limited basis due to some of our cruise ship and ecotour activity created out of that, but it needs to go further. It needs to be not just air access or expensive water taxi or ferry access.

To me, the opportunity where you say "Let us open this area up so you can be more participatory" does not necessarily mean there is a direct trade-off with the container activity, but it recognizes that some economically viable opportunity has to take place in those areas.

Senator Adams: It will be developed in the future, but is there a conflict with those organizations in the port?

Mr. Burghardt: I do not believe so, no. I do not see a conflict.

Senator Adams: In the meantime, we have a lot of supplies coming through Churchill up to Nunavut, and I am glad some of Senator Zimmer's questions were about the future of Churchill.

Senator Oliver: When you were making your presentation, you said that, when these large shipping companies from Asia look at Prince Rupert and the West Coast of Canada and consider whether they want to do business there, they will demand much higher performance from our railways. You went on to say that right now our railways — we are looking out of Prince Rupert at CN — are unreliable. Can you tell me what is "unreliable" about it and what things have to change to make it reliable in the eyes of big shipping companies from Asia?

Mr. Burghardt: There has to be a more regular and predictable service and delivery time for the arrival of those containers at inland destinations. That is really the nub of it. When the container ship arrives, it has to be predictable that in four days, or five days, the containers will be in Winnipeg, Chicago or Memphis. Today, those types of guarantees of service are not available. Certainly, CN is making good inroads with what they are demonstrating with the initial Prince Rupert container development. They are doing that very well, but that is the exception since November 1 of this past year. Prior to that, Asian

Comme je l'ai mentionné, en ce qui a trait à l'accès routier, vous avez peut-être remarqué, au cours de vos visites, que Prince Rupert est une ville côtière entourée de montagnes. Étrangement, les seuls terrains résidentiels encore disponibles se trouvent dans deux zones à l'ouest des montagnes, soit Digby Island, où est situé l'aéroport où vous avez atterri, et la zone immédiatement au nord, qui est la péninsule Tsimshian. Créer un accès routier à cette péninsule et construire un pont-jetée jusqu'à Digby Island permettraient deux choses. Premièrement, cela favoriserait l'accès à des terrains résidentiels abordables pour que Prince Rupert puisse croître en même temps que ses activités portuaires. Croyez-le ou non, nous n'avons plus de terrains.

Deuxièmement, on permettrait aux petites collectivités de s'intégrer plus facilement au système d'éducation de Prince Rupert, soit les collèges communautaires et les écoles secondaires. Ces collectivités pourraient également profiter de l'expansion de l'industrie du tourisme, ce qu'on constate déjà, dans une certaine mesure, grâce à nos bateaux de croisière et à nos attractions écotouristiques. Il faut toutefois faire plus encore. L'accès par voie aérienne, par bateau-taxi ou par traversier, qui est coûteux, est insuffisant.

Selon moi, favoriser l'ouverture de la région ne signifie pas nécessairement qu'il faille faire des concessions du côté du transport de conteneurs, c'est plutôt reconnaître la nécessité d'exploiter certains débouchés économiques viables.

Le sénateur Adams : On développera ces débouchés, mais pourrait-il y avoir un conflit avec les organisations du port?

M. Burghardt : Je ne crois pas, non. Je ne prévois pas de différend.

Le sénateur Adams : Entre-temps, on approvisionne le Nunavut en passant par Churchill. Je suis donc ravi de voir que certaines des questions du sénateur Zimmer portaient sur l'avenir de cette ville.

Le sénateur Oliver : Dans votre exposé, vous avez dit que les grandes sociétés de transport maritime d'Asie, qui envisagent de mener des affaires avec Prince Rupert et sur la côte ouest du Canada, exigeront que notre réseau ferroviaire soit plus performant. Vous avez ajouté qu'en ce moment, les chemins de fer — on parle du CN à Prince Rupert — sont peu fiables. Pourriez-vous nous dire ce que vous entendez par là, et ce qu'il faudrait faire pour corriger la situation et satisfaire les grandes entreprises de transport d'Asie?

Mr. Burghardt : Essentiellement, il faudrait que le service et les livraisons à l'intérieur des terres soient plus réguliers et prévisibles. Lorsqu'un porte-conteneurs arrive au port, la société doit pouvoir être assurée que dans quatre ou cinq jours, sa cargaison sera rendue à Winnipeg, Chicago ou Memphis. En ce moment, ces garanties de service ne sont pas fournies. Évidemment, le CN a fait de grands progrès avec ses nouveaux projets de conteneurs à Prince Rupert. L'entreprise a très bien réussi, mais uniquement depuis le 1^{er} novembre de l'année dernière. Auparavant, les transporteurs asiatiques étaient très

carriers were completely frustrated with the predictability of container arrivals at inland destinations, whether it was Vancouver, Los Angeles or Seattle. That is the very specific thing that needs to improve.

Senator Oliver: When we were in Prince Rupert, I was of the impression that CN could guarantee now a container going from Prince Rupert to Memphis in about 92 or 93 hours.

Mr. Burghardt: That is a fair standard.

Senator Oliver: That is pretty reliable.

Mr. Burghardt: They have performed very well since November 1. I just would offer to you, senator, that our observations were made prior to that being in operation and prior to people seeing what that northern corridor initially has been capable of from a container delivery capability.

Senator Zimmer: You touched on this question. It is another hat. You uttered the word "tourism". It is another opportunity to increase activity in that area. When I was in Whitehorse last year, I was amazed that during the summer they have three 747s come in with tourists from Germany. I do not know what they are looking at, but they use the market, they open it up, and they have every week three full 747s. What are your thoughts on adding to market area and the involvement of tourism in Prince Rupert?

Mr. Burghardt: I think when they go to Yellowknife they are looking at the northern lights. That is a big thing for the Asian marketplace. They love to see the northern lights.

In Prince Rupert, we have good tourism opportunities in terms of sport fishing, First Nation Aboriginal culture appreciation, and on the ecotour side as well. The wildlife that exists throughout the coastline, the vegetation and coastal forests are well appreciated by people from all over the world. Since our cruise ship activity has been established, and we now have large 2,000-passenger cruise ships arriving at the Port of Prince Rupert twice a week through all of the summer months, people absolutely appreciate the opportunity to see those types of experiences. Those, I think, have a lot of further growth potential in them.

Senator Zimmer: Viewing the whales could be seen as a huge tourist attraction.

Mr. Burghardt: Absolutely. My daughter was a guide on a tourist boat this summer that took 100 people at a time, and that is all they did — go look at whales and bears.

The Chair: Thank you for your presence here, Mr. Burghardt. We do appreciate the information you furnished this committee with.

Mr. Burghardt: Thank you for the opportunity and for being so thorough in your questions. I have enjoyed discussing them with you this evening.

The Chair: Thank you.

insatisfaits de ne pouvoir prédire l'arrivée des conteneurs à destination, à l'intérieur des terres, que ce soit à Vancouver, Los Angeles ou Seattle. C'est ce que nous devons améliorer.

Le sénateur Oliver : Lorsque nous nous sommes rendus à Prince Rupert, j'ai eu l'impression que le CN pouvait maintenant garantir d'acheminer un conteneur de Prince Rupert à Memphis en environ 92 ou 93 heures.

M. Burghardt : C'est une bonne moyenne.

Le sénateur Oliver : C'est assez fiable.

M. Burghardt : Ils travaillent très bien depuis le 1^{er} novembre. Je tiens seulement à souligner, sénateur, que nous avons formulé nos observations avant la mise en oeuvre de son plan et avant de voir la capacité de transport de conteneurs dans le corridor nord.

Le sénateur Zimmer : Vous avez abordé cette question. C'est une autre paire de manches. Vous avez prononcé le mot « tourisme ». Ce serait une autre façon d'accroître les activités dans cette région. Lorsque je me suis rendu à Whitehorse l'année dernière, j'ai été très étonné de voir qu'au cours de l'été, trois 747 remplis de touristes allemands y atterrissent chaque semaine. Je ne sais pas ce qu'ils cherchent, mais ils ont de toute évidence ouvert le marché. Que pensez-vous de cette ouverture et de l'accroissement du tourisme à Prince Rupert?

M. Burghardt : Je crois que les touristes qui se rendent à Yellowknife le font pour observer les aurores boréales. C'est une forte attraction pour les Asiatiques. Ils adorent les contempler.

À Prince Rupert, nous voyons des débouchés dans le domaine du tourisme en matière de pêche sportive, de sensibilisation à la culture autochtone et d'écotourisme. La faune du littoral, de même que la flore et les forêts côtières attirent des gens de partout dans le monde. Depuis que nous avons établi notre industrie de croisières — et maintenant, de gros navires transportant 2 000 passagers arrivent au port de Prince Rupert deux fois par semaine pendant l'été —, nous constatons que les gens adorent ce genre d'expériences. Je crois que ce sont des secteurs où le potentiel de croissance est élevé.

Le sénateur Zimmer : L'observation des baleines peut aussi attirer énormément de touristes.

M. Burghardt : Absolument. Ma fille a été guide l'été dernier sur un bateau de 100 places qui accueillait des touristes voulant observer les baleines et les ours.

La présidente : Merci d'être venu témoigner, monsieur Burghardt. Nous vous sommes très reconnaissants de nous avoir fait part de ces renseignements.

M. Burghardt : Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de comparaître et d'avoir posé des questions en profondeur. J'ai bien apprécié notre discussion.

La présidente : Merci.

Before we start our meeting on Bill C-8, I want to table letters that people sent to us about Bill C-8. Of course, they want Bill C-8 to pass as fast as possible. They are following some examples that they have. However, we know what to do here at our committee meetings. These are being distributed.

I want to say before starting that I am sorry the minister could not be here. I know he is busy and it is on short notice but usually, when ministers want to have their bills passed, they attend meetings of the Senate. I just thought I would feel better saying that.

We welcome you, Mr. Jean, to our committee. It is not easy to be a parliamentary secretary, but it must be easy with Minister Cannon whom I know well.

We welcome the officials with you.

[Translation]

Welcome, Mr. Langlois. Yours is a familiar face at our committee. We are first going to hear from the parliamentary secretary and then the senators will have questions on Bill C-8.

[English]

Brian Jean, M.P., Parliamentary Secretary to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities: The minister sends his regrets. He has an operations committee meeting tonight and, as such, was unavailable but did want to appear. I can tell you for sure what an honour it is for me to be here today to present this bill, which is so important to the future of Canada. I know Senator Dawson actually told me I would be under fire tonight, so I filled my glass full of water just so I could douse that if the need arises.

I am pleased to appear before you in relation to Bill C-8, which makes improvements to the shipper protection provisions of the Canada Transportation Act, or the CTA, as you all commonly refer to it. With me from the department are Helena Borges, Director General of Surface Transportation Policy, and Alain Langlois, Legal Counsel.

Bill C-8 was preceded by two other acts related to the CTA — the International Bridges and Tunnels Act, which was passed in February 2007, and Bill C-11, which was passed in June 2007. Bill C-11 amended a range of provisions, including those dealing with the Canadian Transportation Agency, air transport, railway noise, commuter rail, and transportation mergers and acquisitions.

You may recall that when Minister Cannon appeared before this committee on Bill C-11, some members asked him about the status of the rail freight bill, which is so important to many Canadians. The pending freight bill was important then and it is even more important now.

Avant de discuter du projet de loi C-8, je voudrais déposer les lettres qui nous ont été envoyées à ce sujet. Évidemment, tous leurs auteurs veulent que le projet de loi soit adopté le plus rapidement possible. Ils donnent quelques exemples. Toutefois, nous savons ce que nous avons à faire. Nous vous distribuons des copies des lettres en question.

D'abord, je suis navrée que le ministre n'ait pas pu venir. Je sais qu'il est très occupé et qu'il a reçu un court préavis, mais, en général, lorsque les ministres veulent que leur projet de loi soit adopté, ils participent aux séances du Sénat. Je voulais seulement me vider le coeur.

Monsieur Jean, soyez le bienvenu à notre comité. Le travail de secrétaire parlementaire est difficile, mais c'est sûrement plus facile de travailler pour le ministre Cannon, que je connais bien.

Bienvenue également à tous les fonctionnaires du ministère qui vous accompagnent.

[Français]

Monsieur Langlois, je vous souhaite la bienvenue. Vous êtes des habitués du comité. Nous allons entendre le secrétaire parlementaire d'abord, et ensuite les sénateurs auront des questions à poser sur le projet de loi C-8.

[Traduction]

M. Brian Jean député, secrétaire parlementaire du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités : Le ministre n'a pu être des nôtres et vous prie de l'excuser. Il doit participer à une séance du Comité des opérations ce soir et ne pouvait donc être présent, même s'il aurait bien voulu. J'aimerais vous dire à quel point c'est un honneur pour moi que d'être ici aujourd'hui pour vous présenter ce projet de loi, qui est tellement important pour l'avenir du Canada. Le sénateur Dawson m'a dit que je serais bombardé de questions, j'ai donc rempli mon verre d'eau pour pouvoir éteindre le feu des explosions.

Je suis ravi de comparaître devant le comité au sujet du projet de loi C-8, qui apporte des améliorations aux mesures de protection des expéditeurs prévues par la Loi sur les transports au Canada, ou LTC, comme on l'appelle communément. Je suis accompagné de fonctionnaires du ministère : la directrice générale des Politiques de transport terrestre, Helena Borges, et un conseiller juridique, Alain Langlois.

Le projet de loi C-8 a été précédé de deux autres lois liées à la LTC. La Loi sur les ponts et tunnels internationaux a été adoptée en février 2007, et le projet de loi C-11, en juin dernier. Ce dernier apportait des modifications à diverses dispositions, dont celles qui régissent l'Office des transports du Canada, le transport aérien, le bruit résultant de l'activité ferroviaire, le transport ferroviaire de banlieue et les fusions et acquisitions d'entreprises de transport.

Vous vous rappelez peut-être que, lors de la comparution du ministre Cannon à l'égard de ce projet de loi, certains membres du comité lui ont demandé où en était le projet de loi sur le transport ferroviaire des marchandises, qui compte tellement pour de nombreux Canadiens. Ce projet de loi attendu était alors important, et il l'est encore plus maintenant.

Bill C-8 is the long-awaited rail freight bill. It reflects extensive consultations dating back to the statutory review of the CTA completed in 2001. In more recent years, there have been intense consultations with railways and, in particular, shippers representing all sectors of the economy. Bill C-8 is the combination of much hard work by Transport Canada officials and industry representatives.

You will note that this hard work is reflected in the unprecedented level of support for the proposed amendments, including the letters you have received. The bill has such a strong level of support that I am hopeful it can be dealt with as quickly as possible by this committee and by the Senate.

I know you are all aware that the bill received all-party support in the House of Commons, and passed clause-by-clause consideration in that house's transport committee in a record 15 minutes.

I mentioned that the bill improves the shipper protection provisions of the CTA. Shippers have been waiting many years for the government to rebalance the legislative provisions of the act.

This will improve their leverage in their negotiations with the railways and should lead to improvements in railway rates and service, as Senator Oliver asked earlier.

The bill will also provide regulatory stability for the railways by finally putting an end to the ongoing debate that has taken place over the past seven years. I believe the railways are looking forward to the passage of the bill so they can focus their efforts on improving service and moving the growing volumes of international trade that are so important to Canada. The railways acknowledge that approval of the bill is inevitable and are not opposing it.

I know that you are very familiar with the unprecedented growth of trade with the Asia-Pacific region and the government's ongoing efforts to strengthen our global competitiveness through the Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative. Passage of this bill is a key priority of this initiative and will be welcomed by our exporters and importers.

I will briefly mention a few of the more important provisions contained in Bill C-8. Currently, the Canadian Transportation Agency must be satisfied that a shipper would suffer "substantial commercial harm" before granting regulatory relief to a shipper. Not surprisingly, shippers feel this is an unnecessary and unwarranted barrier. This provision is being repealed.

Ancillary charges have also become an issue between shippers and railways in recent years. These are charges, other than freight rates, for such things as demurrage, cleaning cars or storing cars on railway tracks. These charges are aimed at encouraging good performance by shippers. Most shippers understand this but are often annoyed because the charges are excessive or they feel the conditions are unfair.

Le projet de loi C-8 est cette mesure législative tant attendue. Il repose sur de nombreuses consultations qui remontent à l'examen législatif de la LTC achevé en 2001. Plus récemment, il y a eu des consultations intenses avec les chemins de fer et, notamment, des expéditeurs représentant tous les secteurs de l'économie. Le projet de loi C-8 est le fruit du travail acharné de fonctionnaires de Transports Canada et de représentants de l'industrie.

Vous remarquerez que ce travail s'est traduit par l'appui sans précédent que les modifications proposées ont obtenu, ce dont témoignent les lettres que vous avez reçues. Ce projet de loi bénéficie d'un tel appui que j'espère que le comité et le Sénat l'examineront rapidement.

Je sais que vous n'ignorez pas qu'il a obtenu l'appui de tous les partis à la Chambre des communes et que le comité de la Chambre sur les transports en a fait l'étude article par article en un temps record de 15 minutes.

J'ai dit que le projet de loi améliore les dispositions de la LTC qui protègent les expéditeurs. Ceux-ci attendent depuis de nombreuses années que le gouvernement rééquilibre ces dispositions législatives.

Cela donnera plus de poids aux expéditeurs dans leurs négociations avec les chemins de fer et devrait aboutir à des améliorations des tarifs et du service ferroviaires, comme s'en informait plus tôt le sénateur Oliver.

Le projet de loi garantira aussi aux chemins de fer une certaine stabilité réglementaire en mettant enfin un terme au débat continu des sept dernières années. Je crois que les chemins de fer attendent avec impatience l'adoption de ce projet de loi pour pouvoir se concentrer sur l'amélioration du service et le traitement du volume croissant des échanges internationaux, qui sont importants pour le Canada. Ils reconnaissent que l'adoption de ce projet de loi est inévitable et ne s'y opposent pas.

Je sais que vous êtes au fait de la croissance sans précédent des échanges commerciaux avec la région de l'Asie-Pacifique et des mesures que le gouvernement prend pour renforcer la compétitivité du Canada à l'échelle mondiale grâce à l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique. L'adoption du projet de loi est une priorité essentielle dans le cadre de cette initiative, et nos exportateurs et importateurs vont s'en réjouir.

Je voudrais mentionner brièvement quelques-unes des dispositions les plus importantes du projet de loi C-8. À l'heure actuelle, l'Office des transports du Canada ne doit accorder de réparation à l'expéditeur que s'il estime que ce dernier subirait un « préjudice commercial important ». Il n'est pas surprenant que les expéditeurs y voient un obstacle inutile et injustifié. Le projet de loi abroge cette disposition.

Les frais connexes ont suscité ces dernières années un différend entre les expéditeurs et les chemins de fer. Il s'agit des frais, autres que les prix de transport, qui s'appliquent à des services tels que le stationnement de wagons, leur nettoyage ou leur garage sur des voies ferrées. Ces frais visent à encourager un bon comportement des expéditeurs. La plupart de ces derniers le comprennent, mais sont souvent mécontents parce que ces frais sont excessifs ou que les conditions sont injustes.

A new provision contained in Bill C-8 will allow one or more shippers to complain to the agency. The agency can order a railway to revise the charges or conditions if it determines they are unreasonable.

One of the most popular shipper protection provisions is the final-offer arbitration or FOA. A shipper can apply for FOA if the shipper is not satisfied with the freight rates or associated conditions for moving traffic. Under this particular process, the arbitrator must select the offer of either the shipper or the railway, without any modification.

This process encourages the two parties to compromise or risk losing the arbitration. It also often leads to a settlement before the arbitrator makes a decision.

Bill C-8 would allow a group of shippers to file for FOA. This reduces the cost to individual shippers and allows them to act collectively rather than being singled out. To encourage commercial solutions, the shippers must demonstrate to the agency that they have tried to mediate the matter with the railway, as a precondition to accessing group FOA.

I also want to mention that when the proposed amendments were originally tabled in May 2007, a commitment was made to initiate a review of railway service to commence within 30 days after the bill was passed.

This two-pronged approach, CTA amendments plus a review of the railway service, is the government's approach to addressing complaints about railway service. There is strong shipper support for both initiatives and passage of this bill will allow us to move ahead with the review.

Before closing, I would like to emphasize a few points. First, there is no opposition to this bill. It had the support of all parties and, as I said, it cleared clause-by-clause debate in a record 15 minutes.

Second, the only amendment was initiated by the railways, proposed by the government, and supported unanimously by shippers and the standing committee in the House.

Third, senators in both parties support the bill. Many of you, I know, have been contacted by railways and shippers; both groups support the bill as written and want quick passage.

Finally, there is also that other consideration — speculation that there may be an early election. Shippers will be devastated if the bill dies on the Order Paper yet again, given the hard work and effort put toward reaching a consensus, and the fact that there is virtually no opposition to the bill.

Madam Chair, as I mentioned earlier, shippers have been patiently waiting for improvements to the shipper protection provisions. I am proud of this bill and the unprecedented support

Une disposition du projet de loi C-8 permettra à un ou à plusieurs expéditeurs de s'en plaindre à l'office, qui pourra ordonner au chemin de fer de réviser ses frais ou ses conditions s'il les estime déraisonnables.

L'une des dispositions les plus populaires qui protègent les expéditeurs est l'arbitrage. L'expéditeur insatisfait des prix relatifs au transport de marchandises ou des conditions imposées à cet égard peut recourir à l'arbitrage. Dans ce processus, l'arbitre doit choisir l'offre de l'expéditeur ou du chemin de fer telle quelle.

Ce processus encourage les deux parties à transiger en raison du risque de perdre l'arbitrage. Il aboutit souvent à un règlement avant que l'arbitre ne rende sa décision.

Le projet de loi C-8 permet à un groupe d'expéditeurs de recourir à l'arbitrage. Cela réduira les frais encourus par chacun des expéditeurs et permettra à ces derniers d'agir ensemble, plutôt que d'être traités différemment. Pour favoriser les solutions commerciales, il faudra que les expéditeurs convainquent l'office qu'ils ont déployé des efforts pour régler la question avec le chemin de fer par médiation avant de pouvoir recourir ensemble à l'arbitrage.

Je veux aussi mentionner qu'au moment du dépôt initial de ce projet de loi en mai 2007, le gouvernement s'est engagé à entreprendre un examen du service ferroviaire dans les 30 jours suivant l'adoption de ce projet de loi.

Cette approche en deux volets, l'apport de modifications à la LTC et l'examen du service ferroviaire, est celle que le gouvernement a adoptée pour répondre aux plaintes formulées à propos du service ferroviaire. Les expéditeurs appuient fermement ces deux initiatives, et l'adoption du projet de loi nous permettra de passer à l'examen.

Avant de conclure, je veux souligner quelques points. Premièrement, personne ne s'oppose à ce projet de loi. Il a obtenu l'appui de tous les partis et franchi l'étape de l'étude article par article en un temps record de 15 minutes.

Deuxièmement, le seul amendement a été fait à l'initiative des chemins de fer, à la suite de la proposition du gouvernement et avec l'appui unanime des expéditeurs et du Comité permanent des transports.

Troisièmement, les sénateurs des deux partis appuient ce projet de loi. Les chemins de fer et les expéditeurs ont communiqué avec bon nombre d'entre vous et les deux groupes appuient le projet de loi dans sa forme actuelle et souhaitent que son adoption soit rapide.

Enfin, on fait bien des supputations à propos du déclenchement prochain d'élections. Les expéditeurs seront désespérés si ce projet de loi meure une fois de plus au *Feuilleton*, vu l'effort déployé pour obtenir un consensus et la quasi absence d'opposition.

Madame la présidente, comme je l'ai mentionné plus tôt, les expéditeurs ont attendu patiemment l'apport d'améliorations aux dispositions qui les protègent. Je suis fier de ce projet de loi et de

it has generated. I encourage the committee to deal with this bill as quickly as possible so that shippers can finally enjoy the fruits of their labour.

The Chair: We intend to do our job properly.

The provisions in clause 1 propose to remove the substantial commercial harm test as a prerequisite for filing for a competitive remedy from the agency. One competitive remedy that would seem to be made more accessible to rail shippers by these provisions is the competitive line rate, the CLR remedy.

The agency has never received a request for a CLR. However, it is thought that the main reason for this is the requirement for the shipper to have a prior agreement with the connecting railway and not the substantial harm test. Why does the bill not address the need to remove the requirement that a carrier have an agreement with another carrier to access the CLR remedy, as the CTA review panel recommended in 2001?

Helena Borges, Director General, Surface Transportation Policy, Transport Canada: In previous versions of this bill, which were Bill C-26 and Bill C-44, there was a provision to basically rewrite the whole competitive line rate provision — it was called the competitive connection rate — on the recommendation of what the panel recommended. We received numerous complaints from both sides, from the railways and from the shippers; and after a lot of discussions with them, we asked what we could do to make it work. Their ultimate recommendation was to stick with what we have now. They unanimously supported withdrawing it when Bill C-58 was tabled.

All the provisions in this bill were discussed with the shippers. That one was an unanimous decision by both sides, that we were better off leaving it alone because there was no way to come to agreement on how that provision could be made workable, after we tried quite hard to make something workable.

The Chair: They agree with clause 1. Okay.

Clause 2 proposes to amend section 119 of the CTA by extending the notice period prior to a change in a tariff for the movement of traffic from 20 to 30 days. Is giving rail shippers 10 extra days of notice of a change in tariff a substantial benefit to them?

Mr. Jean: It gives more certainty in the marketplace to plan for the future. Certainly, from a commerce perspective, an additional 10 days would give them the ability to plan for the future. I would ask Mr. Borges to make any other comments she would.

Ms. Borges: Mr. Jean is correct. Again, this was one of the recommendations put forward by the shippers. We asked whether the 10 days was sufficient, should we look at more? Their view was that the 10 days sufficed; 20 days was a bit short. Now with

l'appui sans précédent qu'il a obtenu. J'encourage le comité à l'étudier le plus vite possible pour que les expéditeurs puissent enfin jouir des fruits de leur travail.

La présidente : Nous comptons bien nous acquitter convenablement de nos responsabilités.

L'article 1 propose l'élimination du critère du préjudice commercial important comme condition préalable au dépôt d'un recours devant l'office. Ces dispositions rendraient notamment plus accessible aux expéditeurs ferroviaires le recours au prix de ligne concurrentiel (PLC).

L'office n'a jamais reçu de requête pour un recours PLC. Cependant, on estime que cela s'explique principalement par l'obligation pour l'expéditeur d'avoir conclu une entente préalable avec le chemin de fer correspondant, plutôt que par le critère du préjudice commercial important. Pourquoi le projet de loi ne donne-t-il pas suite à la recommandation formulée en 2001 par le bureau d'examen de la LTC qui préconisait que l'on supprime cette exigence voulant que l'expéditeur ait conclu une entente avec un autre transporteur pour avoir accès au recours PLC?

Helena Borges, directrice générale, Politique de transport de surface, Transports Canada : Dans les versions antérieures de ce projet de loi, soit les projets de loi C-26 et C-44, il y avait une disposition qui consistait essentiellement à réécrire en entier toute la disposition touchant le prix de ligne concurrentiel — qu'on appelait le prix de raccordement concurrentiel — conformément à la recommandation formulée par le groupe d'étude. Nous avons reçu de nombreuses plaintes de part et d'autre, tant des compagnies ferroviaires que des expéditeurs, et après de longues discussions avec ces intervenants, nous avons demandé ce que nous pouvions faire pour arranger les choses. En bout de ligne, c'est le statu quo qu'ils nous ont recommandé. L'élimination de ces dispositions a été appuyée unanimement lorsque le projet de loi C-58 a été déposé.

Toutes les dispositions incluses dans ce projet de loi ont fait l'objet de discussions avec les expéditeurs. Dans ce cas-ci, les deux parties étaient unanimes : il était préférable de laisser la disposition inchangée, car il s'est révélé impossible d'arriver à une entente quant à l'application pratique du changement proposé, malgré tous nos efforts concertés en ce sens.

La présidente : L'article 1 leur convient. D'accord.

L'article 2 propose de modifier l'article 119 de la LTC en portant de 20 à 30 jours le délai de préavis pour les modifications de tarif de transport ferroviaire. Est-ce vraiment avantageux pour les expéditeurs d'être avisés 10 jours plus tôt d'un changement au tarif de transport ferroviaire?

M. Jean : En instaurant une plus grande stabilité sur le marché, il va de soi que, d'un point de vue commercial, ce délai additionnel de 10 jours permet aux expéditeurs de planifier plus efficacement. J'invite Mme Borges à apporter toutes les précisions qu'elle juge nécessaires.

Mme Borges : M. Jean a raison. Cela fait également partie des recommandations formulées par les expéditeurs. Lorsque nous leur avons demandé s'il fallait prévoir une période encore plus longue, ils nous ont indiqué que les 10 jours supplémentaires

the automated systems, that they are getting everything electronically, they are able to react faster so they are perfectly happy with this. This was the shippers' proposal.

The Chair: Clause 5 addresses a gap in the legislation similar to the one addressed in clause 4, which leaves a railway line unregulated after a lease on the railway line has ended. In respect of grain-dependent railway lines, this clause serves to clarify that the track owners wishing to discontinue service on grain-dependent rail lines after a lease ends must make annual compensation payments to the municipality or district.

Although the municipalities and districts will receive some compensation if a grain-dependent line is discontinued, would you not agree that residents could still be worse off?

Mr. Jean: I cannot imagine they would be any better off, losing that particular industry from their town, depending on the size of it, but certainly it could have an impact.

Ms. Borges: For the grain-dependent branch lines, really the only product they handle is grain. This provision was actually instituted earlier to ensure that — as the grain industry shifted and some of the product was being carried by truck as rationalization occurred in the country with elevators — the railways, when abandoning a line, compensated the community to ensure those roads would be able to handle the truck traffic.

These lines are not used by any other kinds of services that the community depends on. For example, in urban areas, there are commuter rail operators and such, so there is a different process in place for that. We amended that through Bill C-11.

In this case, we believe that they are well off and we have not had complaints about the process or the compensation. I think it is welcome. This provision is actually closing a loophole whereby, in the case where a lot of lines were transferred from being leased — they were not sold, they were leased and were transferred from either CN or CP to a short line — if they stopped service at some point and that line then went back to CN and CP, the railways were not obligated to follow the formal discontinuance process, which provides the province and municipalities an opportunity to acquire the line, if no one wants it for commercial purposes.

étaient suffisants, car le préavis actuel de 20 jours est un peu court. Grâce aux systèmes automatisés permettant de tout transmettre par voie électronique, ils sont en mesure de réagir plus rapidement, ce qui fait que la période de préavis modifiée leur convient parfaitement. C'est d'ailleurs ce que les expéditeurs eux-mêmes ont proposé.

La présidente : Un peu comme l'article 4, l'article 5 vise à corriger une lacune de la loi actuelle qui fait en sorte qu'une ligne ferroviaire devient un bien non réglementé à l'expiration du bail la concernant. Dans le cas des lignes ferroviaires tributaires du transport du grain, l'article permet de préciser que le propriétaire de l'infrastructure souhaitant interrompre le service sur une telle ligne à l'expiration d'un bail doit verser des paiements compensatoires annuels à la municipalité ou au district.

Bien que les municipalités et les districts seront indemnisés dans une certaine mesure en cas d'interruption du service sur une ligne ferroviaire tributaire du transport du grain, ne croyez-vous pas que les résidants locaux y perdraient tout de même au change?

M. Jean : Je ne peux pas voir comment leur situation pourrait s'améliorer, car leur localité perd cette industrie. Tout dépend de la taille de celle-ci, mais il est bien certain qu'il pourrait y avoir un impact.

Mme Borges : Pour les embranchements ferroviaires tributaires du grain, c'est effectivement le seul produit transporté. Cette disposition avait en fait été instaurée antérieurement pour faire en sorte que les compagnies ferroviaires, dans le contexte de la transformation de l'industrie qui est marquée par le transport par camion d'une partie du grain et la rationalisation du nombre d'élévateurs au pays, versent une compensation à la collectivité au moment de l'abandon d'un embranchement pour s'assurer que les routes soient en mesure d'accueillir le trafic supplémentaire de camions.

Ces lignes ne sont pas utilisées pour d'autres types de services utiles à la collectivité. Par exemple, il y a un processus différent en place dans les secteurs urbains où il existe notamment des services de train de banlieue. Nous avons apporté les modifications nécessaires à ce chapitre au moyen du projet de loi C-11.

En l'espèce, nous estimons que les localités visées s'en tirent bien et nous n'avons reçu aucune plainte quant au processus ou aux indemnités versées. Je crois que les paiements compensatoires sont les bienvenus. Cette disposition permet en fait d'éliminer une échappatoire. Ainsi, lorsqu'une grande quantité de lignes ferroviaires étaient transférées à la fin d'un bail — elles n'étaient pas vendues, elles étaient louées puis transférées du CN ou du CP à un chemin de fer secondaire — lorsque ce dernier mettait ultérieurement fin à ses services et que la ligne ferroviaire revenait au CN ou au CP, la compagnie n'était pas tenue de suivre le processus établi en cas d'interruption de service, qui permet à la province et aux municipalités d'avoir la possibilité de faire l'acquisition de la ligne ferroviaire, si personne ne veut l'exploiter à des fins commerciales.

In recognizing that deficiency, we are trying to close that loophole so when the line reverts back to CN and CP, if they do not start service, the line is offered up to the province or the communities. In fact, it is a benefit to the communities that they can keep it if they wish.

Senator Oliver: I would like to ask a question about final-offer arbitration and mediation. Clause 7 offers an opportunity for parties to final-offer arbitration to suspend the proceedings and take the matter before a mediator. It also offers shippers an opportunity to submit a common matter jointly for arbitration.

What is the advantage of offering mediation in the midst of a final-offer arbitration process when mediation is an option prior to final-offer arbitration under section 36.1 and 36.2 of the CTA? Why mediation?

Alain Langlois, Legal Counsel, Legal Services, Transport Canada: The first portion of the answer is technical. The mediation found in 36.1 is only mediation in respect of matters over which the agency has jurisdiction. FOA is not a proceeding before the agency so it falls outside the scope of the agency jurisdiction.

The concept of mediation was included in the FOA. In clause 7, the mediation is allowed or is put in for shippers and railways to mediate after arbitration has commenced. Under the current legislation, the arbitrator has to issue a decision within 60 days; it is a mandatory obligation under the legislation.

If shippers and the railway want to sit down and discuss or mediate, there is absolutely no time for them to proceed and do so because the arbitrator has to issue a decision within 60 days. Clause 7 was included to allow shippers and railways, after arbitration has commenced, if they had not had a chance to mediate before, to sit down and try to resolve the issue.

I can tell you from experience, having practised at the agency for a long time, a lot of discussion occurs after the final-offer arbitration is filed and the timing —

Senator Oliver: After it gets started?

Mr. Langlois: Yes, usually the filing of an FOA triggers a willingness on the part of both parties to mitigate the risk of a negative decision. The issue is that there was no time for them to do it, so they had to negotiate at the same time they were going through the arbitration process. This will allow them to stay the arbitration while they negotiate and, if they cannot agree, the arbitration can resume.

Senator Oliver: They would have to have a brand new set of people to do the mediation. The mediator could not be the arbitrator and each side would need their own representatives for the mediation separate from the arbitration, I would presume.

Mr. Langlois: Yes. It is important that the arbitrator is never the mediator. Under the act, the agency has to appoint an arbitrator and that is usually someone found on a list sent out by

En reconnaissant cette déficience de la loi, nous essayons de supprimer cet échappatoire de telle sorte qu'au moment où la ligne revient au CN ou au CP, elle doit être offerte à la province ou à la municipalité, s'il n'y a pas reprise du service. Ainsi, il est avantageux pour les collectivités d'avoir la possibilité de conserver la ligne si elles le désirent.

Le sénateur Oliver : J'aimerais poser une question au sujet de l'arbitrage et de la médiation. L'article 7 offre la possibilité aux parties à l'arbitrage de suspendre les procédures pour avoir recours au service d'un médiateur. Il permet aussi aux expéditeurs de faire front commun pour présenter conjointement leur cause à l'arbitrage.

En quoi est-il avantageux de permettre la médiation au milieu du processus d'arbitrage alors que la médiation est une option offerte préalablement à l'arbitrage en vertu des articles 36.1 et 36.2 de la LTC? Pourquoi la médiation?

Alain Langlois, avocat, Services juridiques, Transports Canada : La première partie de la réponse est technique. Les services de médiation prévus à l'article 36.1 ne visent que les questions relevant de la compétence de l'office. Comme l'arbitrage n'est pas un processus interne à l'office, il ne relève pas directement de sa compétence.

Le concept de médiation est imbriqué dans celui d'arbitrage. L'article 7 autorise la médiation pour les expéditeurs et les compagnies ferroviaires une fois que l'arbitrage est enclenché. En vertu de la loi en vigueur, l'arbitre est tenu de prononcer son jugement dans un délai de 60 jours; c'est une obligation légale.

Si les expéditeurs et la compagnie ferroviaire souhaitent se rencontrer pour discuter ou se prêter à la médiation, ils n'ont absolument pas le temps de le faire, car l'arbitre doit faire connaître sa décision dans les 60 jours. L'article 7 a été inclus pour leur permettre, une fois l'arbitrage amorcé, de s'asseoir pour essayer de régler leurs différends, s'ils n'ont pas pu le faire auparavant.

Comme j'ai travaillé longtemps à l'office, je peux vous dire d'expérience qu'une grande partie des pourparlers ont lieu une fois que la demande d'arbitrage est déposée et que le temps...

Le sénateur Oliver : Après que le processus soit commencé?

M. Langlois : Oui, le dépôt d'une demande d'arbitrage incite habituellement les deux parties à vouloir atténuer les risques d'une décision défavorable. Le problème c'est que, faute de temps, elles devaient négocier tout en amorçant le processus d'arbitrage. Les nouvelles mesures proposées leur permettront de négocier sans interrompre le processus d'arbitrage, lequel pourra reprendre son cours si les parties ne parviennent pas à s'entendre.

Le sénateur Oliver : Il faut faire appel à des personnes différentes pour la médiation. L'arbitre ne peut pas agir comme médiateur et je présume que chaque partie devrait avoir ses représentants pour la médiation qui seraient différents de ceux intervenant pour l'arbitrage.

M. Langlois : Effectivement. Il est important que l'arbitre n'agisse jamais comme médiateur. En vertu de la loi, l'office doit nommer un arbitre dont le nom figure habituellement sur une liste

the agency. They have an obligation under the legislation to send out a list of names. They usually appoint a lawyer from private practice to do the arbitration. Someone else would be the mediator. The arbitration would be stayed before the appointed arbitrator and the mediation would proceed. If the mediation is unsuccessful, then the person appointed arbitrator would resume.

Senator Oliver: The final-order arbitration gets started and they have only 60 days to do it. They are into their 20th day and decide to pause, appoint a mediator and each side begins that process. On the 59th day, the mediation is successful. Does the mediator prepare an order that he gives to the arbitrator so it becomes an arbitration order?

Mr. Langlois: The shipper withdraws the final-offer arbitration.

Senator Oliver: It will be a mediated final order.

Mr. Langlois: Yes. Although I have never seen one, I have heard the terms of the settlement agreement whereby the shipper agrees to withdraw the arbitration request to the agency and the arbitrator.

Senator Oliver: Thank you.

Mr. Jean: If I may, under the FOA provision, as a litigator in Alberta I found a similar process — the offer of judgment or formal offer under the rules, to be very helpful in settling matters without going to litigation. I found this particular legislation similar to that and it will avoid litigation and help parties get along in the future as well, which is a form of duopoly we have in Canada.

[Translation]

Senator Dawson: Mr. Jean, I would like to read the letters that have been distributed to us. Some paragraphs contain an amazing coincidence.

That Bill C-8, an Act to amend the Canada Transportation Act (railway transportation), be deemed to have been read a second time, referred to committee of the whole, reported without amendment, concurred in at report stage, read a third time and passed.

Everyone has written the same thing. I can understand the urgency. Let me tell you at the outset, I want to cooperate to get the bill passed as quickly as possible. This has gone from Mr. Collenette to Tony Valeri to Jean Lapierre to Lawrence Cannon.

I can tell you that you have my full cooperation in getting the bill passed, but, Madam Chair, I always hate being taken for granted. I find that this similarity — I do not know where it is coming from but it is surely not from our side — looks like they

préétablie. L'office est légalement tenu de diffuser une telle liste. C'est habituellement un avocat d'un cabinet privé qui est désigné pour agir comme arbitre. Le médiateur serait une personne différente. Le processus d'arbitrage serait suspendu pendant que la médiation aurait cours. Si la médiation ne permet pas aux parties de s'entendre, l'arbitre désigné reprendrait son travail.

Le sénateur Oliver : Le processus d'arbitrage doit être conclu dans un délai de 60 jours. Si au 20^e jour on décide d'interrompre le processus pour nommer un médiateur et si les deux parties parviennent à s'entendre au 59^e jour, est-ce que le médiateur prépare une ordonnance qui est remise à l'arbitre pour devenir l'ordonnance d'arbitrage?

M. Langlois : L'expéditeur se retire du processus d'arbitrage.

Le sénateur Oliver : Ce sera donc une ordonnance finale issue de la médiation.

M. Langlois : Tout à fait. Je n'en ai jamais vu moi-même, mais j'ai entendu parler d'accords de règlement en vertu desquels l'expéditeur accepte de retirer sa demande d'arbitrage devant l'office et l'arbitre désigné.

Le sénateur Oliver : Je vous remercie.

M. Jean : Si je puis me permettre, pour ce qui est de la disposition touchant l'arbitrage, je me souviens d'un processus similaire en Alberta lorsque j'étais avocat plaignant. La possibilité de demander un jugement à l'égard d'une offre officielle en vertu des règles établies contribuait grandement au règlement de causes sans avoir à plaider devant les tribunaux. J'estime que les dispositions dont nous discutons ici sont assez semblables en ce sens qu'elles éviteront des procédures judiciaires tout en aidant les parties à travailler de concert à l'avenir dans le cadre de ce duopole que nous connaissons au Canada.

[Français]

Le sénateur Dawson : Monsieur Jean, j'aimerais lire les lettres qui nous ont été déposées. Il y a une coïncidence extraordinaire dans les paragraphes.

Que le projet de loi C-8, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada (transport ferroviaire), soit lu pour la deuxième fois, qu'il soit envoyé à un comité plénier et qu'il en soit fait rapport à la Chambre sans proposition d'amendement, qu'il soit agréé à l'étape du rapport, qu'il soit lu pour la troisième fois et qu'il soit adopté.

Ils ont tous écrit la même chose. Je peux comprendre que l'on soit pressé. Je vous le dis tout de suite, je veux collaborer pour que le projet de loi soit adopté le plus tôt possible. On va de M. Collenette, à Tony Valeri, à Jean Lapierre, à Lawrence Cannon

Afin que le projet de loi soit adopté, je peux vous offrir ma pleine collaboration, mais je déteste toujours, madame la présidente, d'être tenu pour acquis. Je trouve que d'avoir entretenu une correspondance — je ne sais pas d'où elle vient,

think we are idiots. It is a little insulting. I agree that the support is clear. I was swayed by Senator Zimmer when he said in his speech that everyone agrees with this bill.

Senators have a job to do; for us to be told that we have to pass the bill in 15 minutes because that is what they did in the other place perhaps shows some lack of respect. They do a lot of things in the other place that we do not like to do. If you want statistics on that, I have them.

[English]

They did it in 15 minutes. We got one on Kyoto in 45 seconds but I do not think that is the way we should do legislation. Legislation deserves to be studied and amended. I had a disagreement with some members here when I suggested two amendments to a bill. Some said that the bill would die but it still passed. It is a better bill, not because of me but because of this committee. Our role as senators is to look at bills and ensure sober second thought on proposed legislation. After sober second thought, I will support your bill. It is insulting that a process be set in motion to put that kind of pressure on the Senate.

That being said, I would support everything Senator Zimmer said in the Senate yesterday. As quickly as you want, Madam Chair, we can look at this bill and try to get it passed. The threat of an election was the case 18 months ago, six months ago and again two days ago. We were a minority government when Senator Lapierre supported the bill and said that the sky would fall, but the sky did not fall and companies are still working. Trains are not on time, but that is another issue. We want to be considered partners with the department and when gestures like that come forward, it can be insulting.

In the spirit of cooperation, it is legendary in this committee, and with respect for colleagues on the other side, I will be more ready and available to sit any time you want on this bill and go clause by clause.

Senator Oliver: In fairness, the in-depth questions put by the Chair tonight went to the essence and that proves the Chair is doing her best to ensure that this gets more than sober second thought. They were excellent questions.

Senator Dawson: So were yours, Senator Oliver.

mais ce n'est sûrement pas de notre côté — montre qu'ils ont tendance à nous prendre pour des imbéciles. C'est un peu insultant. Je suis d'accord c'est évident un appui. J'ai été influencé par le discours du sénateur Zimmer qui dit que tout le monde est d'accord avec le projet de loi.

Cela peut-être un peu méprisant pour nous les sénateurs, qui avions un travail à faire de se faire dire qu'il faut adopter le projet de loi en 15 minutes parce que c'est ce qu'ils ont fait à l'autre endroit. Il y a beaucoup de choses qu'ils font à l'autre endroit que nous n'aimons pas faire. D'ailleurs si vous voulez des statistiques j'en ai.

[Traduction]

Il leur a fallu 15 minutes. Nous en avons fait autant en 45 secondes pour le protocole de Kyoto, mais je ne crois pas que nous devrions agir ainsi lorsque nous étudions des projets de loi. L'examen et la modification de ces mesures législatives exigent un travail consciencieux. Certains membres du comité n'étaient pas d'accord avec moi lorsque j'ai proposé deux modifications à un projet de loi. Certains croyaient que j'allais ainsi sonner le glas de ce projet de loi, mais il a tout de même été adopté. Le projet de loi s'en est trouvé d'autant amélioré, pas grâce à moi, mais grâce au travail de ce comité. En notre qualité de sénateurs, nous avons pour rôle de nous pencher sur les projets de loi et d'en faire un second examen objectif. Ce n'est qu'après un second examen objectif que je pourrai appuyer votre projet de loi. En exerçant de telles pressions sur nous, on manque de respect envers le Sénat.

Ceci dit, je suis tout à fait d'accord avec les commentaires formulés hier au Sénat par le sénateur Zimmer. Madame la présidente, nous pourrions nous pencher sur ce projet de loi et essayer de le faire adopter aussi rapidement que vous le voulez. La menace d'une élection planait déjà il y a 18 mois; elle était toujours présente il y a six mois et encore il y a deux jours à peine. Nous avions un gouvernement minoritaire lorsque le sénateur Lapierre a appuyé le projet de loi en disant que le ciel allait nous tomber sur la tête; ce n'est pourtant pas ce qui est arrivé et les compagnies ferroviaires demeurent en opération. Les trains ne sont pas à l'heure, mais c'est une autre histoire. Nous voudrions que le ministère nous considère comme des partenaires, mais nous avons tout lieu d'être offusqués lorsqu'on se livre à des manœuvres comme celles-ci.

Dans un esprit de coopération, lequel est légendaire au sein de ce comité, et par souci de respect envers mes collègues d'en face, je serais tout à fait disposé à consacrer tout le temps nécessaire à l'étude article par article de ce projet de loi.

Le sénateur Oliver : En toute équité, il faut avouer que notre présidente a posé ce soir des questions très pointues qui sont allées à l'essentiel et qui ont bien démontré qu'elle met tout en œuvre pour veiller à ce que nous allions plus loin qu'un second examen objectif. Ils s'agissaient d'excellentes questions.

Le sénateur Dawson : Tout comme les vôtres, sénateur Oliver.

Mr. Jean: I would agree, Senator Dawson. I can promise you I did not write those letters. Although I do have red hair, I am not Chicken Little. Certainly, you have a job to do just like we have a job to do in the other place. I respect that greatly.

The Chair: That is music to our ears.

Senator Mercer: You might face some frustration from my colleagues in the same party as Senator Dawson and because other people seem to think we should be rushing through this. Bill C-8 happens to be here tonight and you happen to be in front of us. We wish that when you go back to your caucus meeting in two weeks' time, perhaps you can remind them of our frustration.

I, too, support the bill. In your presentation, you talked about most shippers understanding that ancillary charges are aimed at encouraging good performance by shippers. Could we put a clause in the bill about good performance by the railroads because, as we have discovered in another study, it is not always the case that they deliver railcars in a timely fashion to exporters and importers.

You said that the agency can order a railway to reverse the charge or conditions if it determines they are unreasonable. Has anyone defined the word “unreasonable” in this context?

Mr. Jean: The courts have case law on the term “unreasonable” in many different situations in legislation. We had vast discussions on this in the other committee. It is a good question.

Mr. Langlois: I remember a couple of months ago on Bill C-11 and the noise provision explaining “reasonable” versus “as little as possible.” That is why this will be short.

Under the CTA, with everything the agency is asked to do in terms of examining the threshold, whether railway or airline, the test is reasonableness. There is tremendous case law, both in the Supreme Court and at lower levels, including at the agency, that explains or interprets what is reasonable. It is a concept that the agency actually understands and applies daily.

For example, under the airline provision of the act, the agency is entitled to look at whether terms and conditions found in airline tariffs are reasonable. They do that on a daily basis. The intent was to replicate the test that they currently apply in the airline industry and every other mandate they have under the legislation.

M. Jean : Je serais d'accord avec vous, sénateur Dawson. Je peux vous assurer que ce n'est pas moi qui ai rédigé ces lettres. Même si j'ai les cheveux roux, il ne faut pas me confondre avec Chicken Little. Il ne fait aucun doute que vous avez un travail à faire, tout comme nous avons le nôtre dans l'autre Chambre. Vous avez droit à tout mon respect.

La présidente : Voilà qui est très agréable à entendre.

Le sénateur Mercer : Il se peut que vous rencontriez une certaine frustration chez mes collègues du même parti que le sénateur Dawson en raison des pressions exercées par d'autres personnes qui voudraient que nous accélérions le processus. Nous nous penchons ce soir sur le projet de loi C-8 et vous figurez parmi nos témoins. Lorsque vous rencontrerez à nouveau les membres de votre caucus dans deux semaines, nous espérons que vous n'oublierez pas de leur faire part de notre frustration.

Je suis moi aussi favorable à ce projet de loi. Dans votre exposé, vous avez indiqué que la plupart des expéditeurs comprennent que les frais relatifs aux services connexes visent à les inciter à offrir un bon rendement. Pourrions-nous inclure dans le projet de loi une disposition obligeant les compagnies ferroviaires à être également à la hauteur car, comme nous avons pu le constater dans une autre étude, les wagons ne sont pas toujours livrés dans les délais prévus aux exportateurs et aux importateurs.

Vous avez indiqué que l'office peut ordonner au chemin de fer de réviser ses frais ou ses conditions s'il les estime déraisonnables. Est-ce que quelqu'un a défini le terme « déraisonnable » dans ce contexte?

M. Jean : Les tribunaux peuvent compter sur une jurisprudence quant à l'emploi du terme « déraisonnable » dans différents contextes législatifs. Nous avons discuté en long et en large de cette question au sein de l'autre comité dont je fais partie. C'est une excellente question.

M. Langlois : Dans le projet de loi C-11 que nous avons étudié il y a quelques mois, je me souviens d'une clause prévoyant des mesures « raisonnables » par rapport au « moins de bruit possible ». C'est la raison pour laquelle je serai bref.

En vertu de la LTC, compte tenu de toutes les mesures que l'office doit prendre pour assurer le respect des niveaux prévus, tant par les services ferroviaires que par les compagnies aériennes, le critère appliqué est celui du caractère raisonnable. Il existe une abondante jurisprudence, tant à la Cour suprême qu'à des paliers inférieurs, y compris au niveau de l'office, qui permet d'expliquer ou de déterminer ce qui est raisonnable ou non. C'est un concept que l'office comprend bien et applique quotidiennement.

Par exemple, en vertu des dispositions de la loi touchant les compagnies aériennes, l'office peut examiner les modalités applicables aux tarifs aériens pour déterminer si elles sont raisonnables. Ce sont des questions que l'on se pose quotidiennement. L'objectif était donc de faire écho aux critères actuellement utilisés dans l'industrie aérienne et pour tous les autres mandats de l'office en vertu de la loi en vigueur.

Senator Mercer: I have one final comment with respect to some wording in the presentation. I was annoyed that most of the people who contacted us talked only about the Asia-Pacific Gateway in terms of the corridor initiative.

As a Nova Scotian — and there are three of us on this committee, Senator Oliver, myself and Senator Phalen — the wording should be inclusive. We should be talking about the Ports of Montreal and Halifax and Quebec City and so on. Those words, “Asia-Pacific Gateway and Corridor” are not inclusive. You will notice some of the letters we have received are from the Port of Halifax, which has spoken in support of this bill. I would ask that, in the future, you be a little more sensitive. We are feeling rather vulnerable these days.

Senator Adams: I am familiar with CN. Personally, we have a conflict of interest if they own some of the companies and complain to other shippers. I want to build a garage for my house in Rankin Inlet. I bought a Quonset.

This was around the middle of May, the long weekend. I was in Toronto where there was a big CN station. To find out there is only one person there receiving calls from shippers, from anyone who wants to ship from Toronto anywhere up to Winnipeg and Nunavut.

Finally, I got back after a long weekend and only got the answering machine. We called them after two days. He says he had not gotten through all of his messages from all the people requesting shippers. There was only one person working in Toronto for CN in the department.

Senator Mercer: One answering machine, anyway.

Senator Adams: It is the long weekend in May and you have people there who want to ship and make sure it gets up to Churchill and does not miss the barge. It may be the last barge that gets into Rankin Inlet. It took me two weeks to get an answer back.

If the bill passes, will there be more people there telling them to do a better job?

Mr. Jean: I cannot confirm that.

I did want to address something that Senator Mercer said earlier in relation to level of service. Obviously, I cannot control CN's personnel files.

I wanted to address the fact that the act already contains level-of-service provisions to address rail service. Indeed, you will see that that is addressed.

As well, I wanted to mention that, as the Member of Parliament that represents more Newfoundlanders than any other member in the House, I am proud to represent Atlantic

Le sénateur Mercer : J'aurais un dernier commentaire relativement aux termes utilisés dans l'exposé. Je n'ai pas tellement apprécié le fait que la plupart des gens ayant communiqué avec nous parlaient seulement de l'initiative de la porte de l'Asie-Pacifique lorsqu'il était question du corridor.

En ma qualité de Néo-Écossais — et nous sommes trois au sein de ce comité, le sénateur Oliver, le sénateur Phalen et moi-même — j'estime que le libellé utilisé devrait être inclusif. Nous devrions parler des ports de Montréal, de Halifax et de Québec, notamment. Les termes « porte et corridor de l'Asie-Pacifique » ne sont pas inclusifs. Vous noterez que quelques-unes des lettres que nous avons reçues proviennent des autorités portuaires de Halifax qui se sont prononcées en faveur de ce projet de loi. Je vous demanderais donc de vous assurer à l'avenir de tenir compte davantage de ces particularités. Nous nous sentons plutôt vulnérables par les temps qui courent.

Le sénateur Adams : Je connais bien le CN. Personnellement, j'estime que nous avons un conflit d'intérêts s'il possède certaines entreprises et se plaint à d'autres expéditeurs. Je veux construire un garage à côté de ma maison à Rankin Inlet. J'ai acheté un Quonset.

C'était vers la mi-mai, le long week-end. J'étais à Toronto, où il y avait une grande gare du CN. Je me suis rendu compte qu'il n'y a qu'une seule personne qui reçoit les appels des expéditeurs, pour toutes les personnes qui veulent expédier des marchandises de Toronto à n'importe où, jusqu'à Winnipeg ou au Nunavut.

Enfin, quand je suis rentré de ce long week-end, je n'ai pu parler qu'à un répondeur. Nous avons rappelé au bout de deux jours. L'agent nous a dit qu'il n'avait pas réussi à prendre tous les messages des personnes qui avaient besoin d'expéditeurs. Il n'y avait qu'une personne qui travaillait à Toronto pour le CN dans ce département.

Le sénateur Mercer : Un répondeur, de toute façon.

Le sénateur Adams : C'est le long week-end de mai. Il y a des gens qui veulent expédier des choses et être certains qu'elles vont se rendre à Churchill pour ne pas manquer le bateau. C'est probablement le plus grand bateau, une barge, qui se rend à Rankin Inlet. Il m'a fallu deux semaines pour avoir un retour d'appel.

Si ce projet de loi est adopté, y aura-t-il d'autres personnes pour leur dire d'améliorer leur service?

M. Jean : Je ne peux pas vous le confirmer.

J'aimerais réagir à une chose que le sénateur Mercer a dite sur la qualité du service. Bien entendu, je ne peux pas contrôler les dossiers personnels du CN.

Je tenais à souligner que la loi contient déjà des dispositions sur la qualité du service dans le domaine ferroviaire. Vous allez voir qu'il y en a.

Je voulais également mentionner qu'en tant que député qui représente le plus grand nombre de Terre-Neuviens que tout autre député à la Chambre, je suis fier de représenter les Canadiens de

Canadians. I understand what you are talking about with the Pacific Gateway initiative. I am from Fort McMurray, by the way.

Senator Mercer: I gather that Fort McMurray is the second-largest city in Newfoundland.

Mr. Jean: Indeed.

Senator Adams: The problem with CN, the short-land shippers, is you do not have any control of what that piece is coming into. We have to arrange everything ourselves with other shippers from CN to the destination. Roads only go so far from Winnipeg or Vancouver. They cannot go up to Churchill. Any other shipment from Winnipeg down in Churchill, and we have to do it ourselves with another company. That is the only difficulty I have with the CN.

Senator Tkachuk: I wanted to point out so that you know, Mr. Jean, love is not in the air here.

Senator Mercer: Tomorrow is Valentine's Day.

Senator Tkachuk: I think we do all support this bill and we want to get it through as quickly as possible. Also, I think it would be fair to point out — just so there are no misconceptions — that the bill was actually three days before committee in the House of Commons, but it was only clause by clause, which took 15 minutes. We routinely do that in the Senate. For the benefit of Senator Dawson, I do not think Mr. Jean was trying to push us along at too mad a pace. It was clause by clause that was 15 minutes, not the bill itself.

Senator Zimmer: I am proud to be the critic of this bill, but my remarks last week were anything but critical. I did my own research on this bill. I had heard all parties supported it, so I contacted mainly the house leaders of all parties. In fact, they were all supportive. I contacted the Wheat Board; they were supportive.

I talked to the vice-president of CN. They indicated that, although there were some issues they had some problems with, they said to pass the bill. They have waited far too long. Let us get it through and we will deal with it after. They were 100 per cent in support.

While we have to ensure that democracy and a fair hearing occurs, which we are doing, I hear no objection, and — as my honourable colleague eloquently stated — we want passage as soon as possible. Shippers and others have waited far too long for this bill.

Madam Chair, I do not know where we go from here. If what we are able to do, according to the rules, is to go to clause by clause right now, I would be prepared to do that.

The Chair: I am ready for it.

l'Atlantique. Je comprends ce que vous dites concernant la Porte d'entrée du Pacifique. Je viens de Fort McMurray, soit dit en passant.

Le sénateur Mercer : Je suppose que Fort McMurray est la deuxième ville en importance à Terre-Neuve.

Mr. Jean : Vous avez raison.

Le sénateur Adams : Le problème pour ce qui est du CN, des expéditeurs terrestres de courtes distances, c'est qu'on n'a aucun pouvoir sur ce qui s'en vient. Nous devons tout organiser nous-mêmes avec d'autres expéditeurs du CN jusqu'à destination. Les routes ne se rendent pas partout de Winnipeg ou de Vancouver. Elles ne se rendent pas jusqu'à Churchill. Pour n'importe quel transport de Winnipeg à Churchill, il faut tout organiser soi-même avec une autre entreprise. C'est la seule difficulté que me pose le CN.

Le sénateur Tkachuk : J'aimerais préciser, pour que vous soyez au courant, monsieur Jean, qu'il n'y a pas d'amour dans l'air.

Le sénateur Mercer : C'est la Saint-Valentin demain.

Le sénateur Tkachuk : Je pense que nous appuyons tous ce projet de loi et que nous voulons qu'il soit adopté le plus vite possible. Je pense aussi qu'il faut souligner, pour éviter toute mauvaise perception, que ce projet de loi a passé trois jours devant le comité de la Chambre des communes, mais que l'étude article par article elle-même n'a pris que 15 minutes. Nous avons l'habitude de faire la même chose au Sénat. Je précise au sénateur Dawson que je ne crois pas que M. Jean essaie de nous pousser à l'étudier trop vite. C'est l'étude article par article qui a duré 15 minutes et non l'étude du projet de loi lui-même.

Le sénateur Zimmer : Je suis fier d'être porte-parole sur ce projet de loi, mais mes observations de la semaine dernière n'avaient rien de critique. J'ai fait mes propres recherches sur le projet de loi. J'ai entendu dire que tous les partis l'appuyaient, donc j'ai surtout communiqué avec les leaders à la Chambre de tous les partis. En fait, ils l'appuyaient tous. J'ai communiqué avec les gens de la Commission du blé, qui l'appuient.

J'ai parlé au vice-président du CN. Il m'a dit que même s'il y avait quelques petits pépins dans ce projet de loi, nous devrions l'adopter. Ils attendent depuis beaucoup trop longtemps. Dépêchons-nous de l'adopter, et nous nous en occuperons après. Absolument tout le monde l'appuie.

Pour la démocratie, nous devons veiller à la tenue d'audiences équitables, et c'est ce que nous faisons. Je n'entends aucune opposition et comme mon honorable collègue l'a dit avec tant d'éloquence, nous voulons que ce projet de loi soit adopté dès que possible. Les expéditeurs et les autres l'attendent depuis beaucoup trop longtemps.

Madame la présidente, je ne sais pas comment procéder maintenant. Si les règles nous permettent d'en faire l'étude article par article tout de suite, je serais prêt à la faire.

La présidente : Je suis prête.

Mr. Jean: I would like to say what an honour and privilege it was appear before you tonight. Thank you.

The Chair: Give my best to the minister.

Mr. Jean: I will.

Senator Tkachuk: Pass along her message, which is shared by all of us.

Senator Eyton: Given your performance tonight and the quick passage of this bill, the minister will send you all the time.

The Chair: Is it agreed that the committee move to clause-by-clause consideration of Bill C-8, An Act to amend the Canada Transportation Act (railway transportation)?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried.

Shall the title stand postponed?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried.

Shall clause 1 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried.

Shall clause 2 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried.

Shall clause 3 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried.

Shall clause 4 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried.

Shall clause 5 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried.

Shall clause 6 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried.

Shall clause 7 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried.

Shall clause 8 carry?

Hon. Senators: Agreed.

M. Jean : J'aimerais vous dire à quel point c'est un honneur et un privilège pour moi de comparaître devant vous ce soir. Je vous remercie.

La présidente : Transmettez mes meilleures salutations au ministre.

M. Jean : Je n'y manquerai pas.

Le sénateur Tkachuk : Transmettez le message, que nous partageons tous.

Le sénateur Eyton : Compte tenu de votre performance ce soir et de l'adoption rapide de ce projet de loi, le ministre va vous envoyer tout le temps.

La présidente : Êtes-vous d'accord pour que le comité entreprenne l'étude article par article du projet de loi C-8, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada (transport ferroviaire)?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté.

L'étude du titre est-elle reportée?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté.

L'article 1 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté.

L'article 2 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté.

L'article 3 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté.

L'article 4 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté.

L'article 5 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté.

L'article 6 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté.

L'article 7 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : D'accord.

L'article 8 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

The Chair: Carried.

Shall clause 9 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried.

Shall the title carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried.

Is it agreed that this bill be adopted without amendment?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried.

We do not have observations, but is it agreed that at the next sitting of the Senate I report this bill with no amendments and no observations?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried. This bill will be tabled tomorrow.

The committee adjourned.

La présidente : Adopté.

L'article 9 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté.

Le titre est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté.

Êtes-vous d'accord pour adopter ce projet de loi sans amendement?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté.

Nous n'avons pas d'observation à faire, mais êtes-vous d'accord pour qu'à la prochaine séance du Sénat, je fasse rapport de ce projet de loi sans amendement ni observation?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. Ce projet de loi sera déposé demain.

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

APPEARING

**On Bill C-8
(railway transportation)**

Brian Jean, M.P., Parliamentary Secretary to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities

WITNESSES

On containerized freight traffic handled by Canada's ports

Prince Rupert Grain Ltd.:

Jeff Burghardt, President and Chief Executive Officer.

**On Bill C-8
(railway transportation)**

Transport Canada:

Helena Borges, Director General, Surface Transportation Policy;

Alain Langlois, Legal Counsel, Legal Services.

COMPARAÎT

Le projet de loi C-8, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada (transport ferroviaire) :

Brian Jean, député, secrétaire parlementaire du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

TÉMOINS

Le trafic du fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada :

Prince Rupert Grain Ltd. :

Jeff Burghardt, président-directeur général.

Le projet de loi C-8, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada (transport ferroviaire) :

Transports Canada :

Helena Borges, directrice générale, Politique du transport de surface;

Alain Langlois, avocat, Services juridiques.