



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

---

Tuesday, March 4, 2008

---

**Issue No. 7**

**Eleventh meeting on:**

The containerized freight traffic handled  
by Canada's ports

---

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'honorable LISE BACON

---

Le mardi 4 mars 2008

---

**Fascicule n° 7**

**Onzième réunion concernant :**

Le trafic du fret conteneurisé manutentionné  
par les ports du Canada

---

TÉMOINS :  
(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON  
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable 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.	Phalen
(or Tardif)	Tkachuk
Johnson	Zimmer

\*Ex officio members

(Quorum 4)

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.	Phalen
(ou Tardif)	Tkachuk
Johnson	Zimmer

\* Membres d'office

(Quorum 4)

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

OTTAWA, Tuesday, March 4, 2008  
(12)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 9:37 a.m., in room 257, East Block, the deputy chair, Honourable Donald H. Oliver, Deputy Chair, presiding.

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

*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.*)

**WITNESSES:**

*Palliser Furniture Ltd. (by video conference):*

Art DeFehr, President and Chief Executive Officer;

*Loblaw Companies Limited:*

Robert Wiebe, Senior Vice President, Transportation;

Dan Parkes, Vice President, International Transport and Logistics.

Mr. DeFehr made a statement and answered questions.

Mr. Wiebe and Mr. Parkes made a statement and answered questions.

At 11:32 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

**ATTEST:**

*Le greffier du comité,*

Denis Robert

*Clerk of the Committee*

**PROCÈS-VERBAL**

OTTAWA, le mardi 4 mars 2008  
(12)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 37, dans la salle 247 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable Donald H. Oliver (*vice-président*).

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

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

*Également présents :* Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 14 novembre 2007, le comité poursuit son examen des questions relatives au trafic de 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.*)

**TÉMOINS :**

*Palliser Furniture Ltd. (par vidéoconférence) :*

Art DeFehr, président et directeur général;

*Compagnies Loblaw Limitée :*

Robert Wiebe, vice-président principal, Transports;

Dan Parkes, vice-président, Transport international et logistique.

M. DeFehr fait une déclaration puis répond aux questions.

MM. Wiebe et Parkes font une déclaration puis répondent aux questions.

À 11 h 32, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

**ATTESTÉ :**

**EVIDENCE**

OTTAWA, Tuesday, March 4, 2008

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:37 a.m. to examine and report upon current and potential future containerized freight traffic handled at, and major inbound and outbound markets served by, Canada's Pacific Gateway container ports, east coast container ports and central container ports and current and appropriate future policies relating thereto.

**Senator Donald H. Oliver** (*Deputy Chair*) in the chair.

[*English*]

**The Deputy Chair:** I should like to call this meeting of the Standing Senate Committee on Transport and Communications to order.

The committee at this time is doing a study to examine and report on current and potential future containerized freight traffic handled at major inbound and outbound markets served by Canada's Pacific Gateway container ports, East Coast container ports and central container ports. It also addresses current and appropriate future policies relating thereto.

Honourable senators will recall that, in 2006, the federal government announced the Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative, which committed \$591 million primarily to transportation infrastructure projects in British Columbia and Alberta. The initiative is an integrated set of policy and investment measures focused on trade with the Asia-Pacific region. Its mission is to establish the Pacific Gateway as the best transportation network facilitating global supply chains between North America and Asia.

In 2007, the government increased its investment in the initiative to \$1 billion and committed \$2.1 billion to a national fund for infrastructure for gateways and border crossings.

Honourable senators will also recall that, in December 2006, the government announced the appointment of three strategic advisers, Mr. Jeff Burghardt, Mr. Arthur DeFehr, appearing before us today by video conference, and Mr. T. Richard Turner, to provide advice on the long-term direction for the initiative.

The advisers began their work in mid-January 2007, and their last information meeting took place in May of that year. They visited major ports and terminals, airports, air cargo facilities and rail yards in several countries. Consultations were held with airlines, rail companies, marine and airport authorities, marine port and airport terminal operators, ocean shipping companies, government agencies, labour unions, logistics councils, academics, employers and employees groups, business associations and systems users.

**TÉMOIGNAGES**

OTTAWA, le mardi 4 mars 2008

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 37, pour étudier, en vue d'en faire rapport, le trafic du fret conteneurisé actuel et éventuel manutentionné par les ports à conteneurs de la porte d'entrée du Pacifique, de la côte Est et du Centre du Canada, les principaux marchés importateurs et exportateurs desservis par ces ports et les politiques actuelles et futures à cet égard.

**Le sénateur Donald H. Oliver** (*vice-président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

**Le vice-président :** Je déclare ouverte la séance du Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

Le comité étudie en ce moment, en vue d'en faire rapport, le trafic du fret conteneurisé actuel et éventuel manutentionné par les ports à conteneurs de la porte d'entrée du Pacifique, de la côte Est et du Centre du Canada et les principaux marchés importateurs et exportateurs desservis par ces ports. Il se penche également sur les politiques actuelles et futures à cet égard.

Les honorables sénateurs se rappelleront que le gouvernement fédéral a fait en 2006 l'annonce de la mise en œuvre de l'Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique, en s'engageant à investir 591 millions de dollars dans des projets d'infrastructure, plus particulièrement en Colombie-Britannique et en Alberta. Cette initiative est un ensemble intégré d'investissements et de mesures stratégiques axés sur le commerce dans la région de l'Asie-Pacifique. Sa mission consiste à faire de la porte d'entrée du Pacifique le meilleur réseau de transport qui soit pour appuyer les chaînes d'approvisionnement mondial entre l'Amérique du Nord et l'Asie.

En 2007, le gouvernement a porté son investissement dans l'initiative à 1 milliard de dollars, et il a engagé 2,1 milliards de dollars au titre d'un fonds national pour l'infrastructure des portes d'entrée et des passages frontaliers

Les honorables sénateurs se rappelleront également que le gouvernement a annoncé en décembre 2006 la nomination de trois conseillers stratégiques : M. Jeff Burghardt, M. Arthur DeFehr, qui comparaitra aujourd'hui par vidéoconférence, et M. T. Richard Turner, chargé de fournir des conseils sur l'orientation à long terme de l'initiative.

Les conseillers ont commencé leur travail à la mi-janvier 2007, et ils ont tenu leur dernière réunion d'information en mai de la même année. Ils ont visité les principaux ports et terminaux, aéroports et centres de fret aérien, ainsi que les cours de triage de plusieurs pays. Ils ont consulté des transporteurs aériens, des sociétés ferroviaires, des administrations du transport maritime et aéroportuaire, des exploitants de port et d'aérogare, des entreprises de transport océanique, des organismes gouvernementaux, des syndicats, des conseils de logistique, des universitaires, des employeurs et des groupes patronaux, des associations de gens d'affaires et des usagers du système.

Honourable senators, we are pleased to have as our first presenter Mr. Art DeFehr, President and Chief Executive Officer of Palliser Furniture Ltd. He is one of the three consultants who were advising the government. Welcome to our committee, sir. We invite you to make your presentation, following which the honourable senators will have questions they would like to put to you.

**Art DeFehr, President and Chief Executive Officer, Palliser Furniture Ltd.:** Good morning. Thank you for this opportunity. I will make a short presentation and rely mainly on your questions.

I think the report speaks for itself. It was prepared by three people, one from Vancouver, one from Prince Rupert and me. I am from Winnipeg, representing the Prairies. I am the only one of the three who uses containers. I am a receiver of containers and a shipper of intermodal freight in Canada. I have lived in Asia on a number of occasions and feel comfortable in Asia. My input reflected the container side of the business.

The overriding point I wish to make is that there are items in the report seen as critiques or criticisms. If you are, for example, a railroader or a port, you read a particular part and may see some point of critique. In our view, that is the wrong way to read the report.

The report was done to establish the view of the gateway opportunity as an opportunity that can be exploited to a much greater degree. The competition is primarily from the West Coast of the United States and the target is increasing the traffic that flows between Asia and the heart of the continent. Our gateway is concerned with Canada and the heart of the continent. In doing that, we critiqued the different elements of the system and try to make recommendations.

This is not about one particular element of the system. It is not only how the port operates or how the port is governed. It is not only about labour practice or railroads. It concerns many different things. That is one of the challenging parts for Canada.

As we travelled around the world, we visited different ports. I will use a couple of examples. The place we felt most compared to in terms of opportunity would be Northern Europe. We went to the port of Rotterdam, the leading port. Rotterdam has competitors — Antwerp, Hamburg, et cetera — who can perform similar activities. Therefore, Rotterdam needs to compete.

Places like Melbourne, Sydney or Perth, Australia, really only compete with themselves. They either offer good or bad service. However, if your container is going to Melbourne, it cannot go to Perth and get over to Melbourne. The issue is how well it is serving the local market or the country. However, it does not compete with someone else.

Honorables sénateurs, nous avons le plaisir de recevoir comme premier témoin M. Art DeFehr, président et directeur général de Palliser Furniture Ltd.. Il est l'un des trois consultants embauchés par le gouvernement. Bienvenue à la réunion, monsieur. Nous vous invitons à présenter votre exposé, après quoi les honorables sénateurs auront des questions à vous poser.

**Art DeFehr, président et directeur général, Palliser Furniture Ltd. :** Bonjour. Merci de m'avoir invité. Je vais faire un bref exposé et me laisser guider surtout par les questions que vous allez me poser.

Je pense que le rapport est éloquent. Il a été rédigé par trois personnes : une personne de Vancouver, une de Prince Rupert et moi. Je viens de Winnipeg, et je représente les Prairies. Je suis la seule de ces trois personnes à utiliser des conteneurs. Je reçois des conteneurs et j'expédie du fret par transport intermodal au Canada. J'ai fait plusieurs séjours prolongés en Asie, et je suis à l'aise là-bas. La contribution que j'ai apportée à la rédaction du rapport concerne les conteneurs.

La chose la plus importante que je veux dire, c'est qu'il y a dans le rapport des éléments qui ont été perçus comme des critiques. Les représentants des sociétés ferroviaires ou des administrations portuaires, par exemple, peuvent lire une partie du rapport et trouver qu'il contient des critiques. Selon nous, ce n'est pas la bonne façon d'interpréter ce rapport.

Le rapport avait pour but de définir une vision des possibilités qu'offre la porte d'entrée, possibilités qu'il est possible d'exploiter dans une mesure beaucoup plus importante qu'à l'heure actuelle. La concurrence vient surtout de la côte Ouest des États-Unis, et l'objectif, c'est d'augmenter le trafic entre l'Asie et le cœur du continent. Nous avons défini la porte d'entrée en fonction du Canada et du cœur du continent. Dans cette perspective, nous avons critiqué les différents éléments du système et tenté de formuler des recommandations.

Nos critiques ne visent pas un élément isolé du système. Elles ne visent pas que le fonctionnement du port ou la façon dont il est géré. Elles ne visent pas non plus les pratiques de travail ou les sociétés ferroviaires seulement. Elles portent sur beaucoup de choses différentes. C'est à cet égard, entre autres, qu'un défi se pose pour le Canada.

Nous avons voyagé partout dans le monde, et nous avons visité différents ports. Je vais vous donner deux ou trois exemples. La région dont la situation se rapproche le plus de celle du Canada, sur le plan des possibilités offertes, c'est le Nord de l'Europe. Nous avons visité le port de Rotterdam, qui est le port principal de la région. Ce port a des concurrents — les ports d'Anvers, de Hambourg, et autres. — capables d'effectuer des activités semblables. Ainsi, le port de Rotterdam doit être concurrentiel.

Des endroits comme Melbourne, Sydney et Perth, en Australie, ne sont véritablement en concurrence que les uns avec les autres. Leur service est bon ou il est mauvais, mais lorsqu'on envoie un conteneur à Melbourne, il n'est pas possible de le faire passer par Perth avant Melbourne. L'enjeu, c'est la qualité du service qu'offre le port au marché local ou au pays. Mais le port n'est pas en concurrence avec un autre port.

The other aspect is whether there is a “hinterland.” Singapore and Hong Kong are transshipping ports with a localized hinterland and serve a region and a shipping port. They are, in a sense, competing with other ports that perform a similar service or are the dominant port in the region.

Canada’s challenge is its long supply chain. We have the ocean element, we have the ports aspect and we have railroad parts through fairly difficult terrain. With all that, our market is down in the heart of the United States. In terms of the gateway opportunity, the latter is the part we are addressing.

A container going to Toronto will go through Vancouver, whether the service is good, bad or terrible. It does not have much choice. When it goes to Chicago, it has other choices. What we are dealing with is a system; if a part of the system does not work, in a sense the gateway does not function well.

Our report notes that, for example, in Asia, we were always asked the question — whether by a shipper or ship owner — about the reliability of Canada, the reliability of the port. Often, the statement behind it was not that the port was bad but that the process was lengthy or wrong. The Asian experience was that, when they sent something to Canada, something went wrong — the containers were piling up in the port, it was taking too long; the trucks were on strike in Vancouver; the railroad workers were on strike; or the ports were clogged or there was snow in the mountains. In the end, they did not care about the problems. Their containers were supposed to get there in 25 days and it took 40.

I make that point to convey to honourable senators that it is very important to understand we have a systems issue. Our gateway is only as good as the weakest link in the system. While we will probably discuss individual parts of the system today, it is really a systems issue and we need to balance the different parts.

Within that, I would also say that some parts lead and some parts follow. That is important for Canada. I will use the ports as an example. The railroads can increase or change capacity probably more quickly than the ports. Some of the railroad capacity simply has to do with how much equipment they put on the line, or scheduling. The ports have issues such as number of berths. Adding berths in the port of Vancouver, as you know, can take half a decade or a decade because of environmental concerns and other issues. Some parts of the system need to be planned well

L’autre aspect, c’est le fait qu’il y ait ou non un « arrière-pays ». Les ports de Singapour et de Hong Kong sont des ports de transbordement qui desservent un arrière-pays localisé, ainsi qu’une région et un port d’expédition précis. Ces ports sont en quelque sorte en concurrence avec d’autres ports qui offrent un service semblable ou sont les ports les plus importants de la région.

Le défi qui se pose au Canada tient à la longueur de la chaîne d’approvisionnement. Il y a l’élément océan, l’aspect qui a trait aux ports et le fait que la voie ferrée traverse certaines zones géographiques assez problématiques. En outre, notre marché est situé au cœur des États-Unis. Pour ce qui est des possibilités qu’offre la porte d’entrée, c’est de ce dernier élément que nous nous occupons.

Les conteneurs à destination de Toronto passent par Vancouver, que le service soit bon, mauvais ou exécrable. Il n’y a pas vraiment d’autre choix. Pour les conteneurs à destination de Chicago, il y en a d’autres. C’est à un système que nous avons affaire; si un élément du système ne fonctionne pas, dans un sens, la porte d’entrée ne fonctionne pas bien.

Nous signalons par exemple dans notre rapport qu’on nous posait toujours la même question en Asie — les expéditeurs et les armateurs — concernant la fiabilité du Canada, du port. Dans bien des cas, ce qui poussait les gens à poser cette question, c’était l’idée non pas que le port n’est pas bon, mais bien que le processus était long ou mal défini. L’expérience vécue par les gens avec qui nous avons discuté en Asie, c’était que quelque chose avait mal tourné lorsqu’ils avaient expédié des marchandises au Canada : les conteneurs s’étaient empilés dans le port, ce qui avait engendré des retards trop importants, les camionneurs étaient en grève à Vancouver, les employés des sociétés ferroviaires étaient en grève, les ports étaient bloqués ou encore il y avait de la neige dans les montagnes. Au bout du compte, ils se souciaient peu de la nature des problèmes. Ce qui comptait, c’est que leur conteneur était censé arriver à destination en 25 jours, et qu’il en avait fallu 40.

L’idée que je veux transmettre aux honorables sénateurs, c’est qu’il est très important de comprendre que nous sommes confrontés à un problème qui a trait au système. Notre porte d’entrée ne peut être plus efficace que le maillon le plus faible du système. Nous allons probablement parler aujourd’hui de certains éléments isolés du système, mais c’est le fonctionnement du système dans l’ensemble qui pose le véritable problème, et nous devons trouver un équilibre entre les différents éléments de celui-ci.

Dans ce système, je dirais aussi qu’il y a certains éléments qui mènent et d’autres qui suivent. C’est une chose importante pour le Canada. Je vais prendre l’exemple des ports. Les sociétés ferroviaires sont probablement en mesure d’augmenter ou de modifier leur capacité plus rapidement que les ports. La capacité de ces sociétés ne dépend en partie que de la quantité de matériel roulant qu’elles utilisent, ou encore des horaires. Pour les ports, il y a des choses comme le nombre de quais qui comptent. Comme vous le savez, ajouter des quais dans le port de Vancouver peut

in advance and, therefore, need to lead. Other parts can adjust more quickly.

Again, when we look at a systems issue, the fact that one part may have to lead and be out in front may not reflect the same issues as how it is financed or governed. The parts that, in fact, may need to be in front may not have the opportunity to really be out in front, given how they are structured. However, they need to be in front.

I use that as an example. We can explore those further. I simply say that, when I got involved in this project a number of months ago, I experienced the issue from the shippers' end. I am based in Winnipeg. We knew when our ship left somewhere in Asia. We knew when the ship arrived off the coast of Vancouver, but, after that, it entered a black hole. We had no idea when the ship would arrive in Winnipeg. The excuse would always be different, but it could take two weeks to cross the ocean and three weeks to get from Vancouver to Winnipeg.

I simply point out that there is a systemic issue — although the reason in each case might have been a different one. It is the reliability of the gateway that will allow us to compete. The ports to the south of us — Seattle or Long Beach and Los Angeles — are congested, similar to that of a Vancouver. The railroads to the south are often at capacity. The opportunity for us is simple: If we do a good job, the traffic will come our way.

We visited the port of Vancouver because Prince Rupert was not shipping at that time and were concerned by the feeling of “We are not as bad as Los Angeles, so we get the business.” However, Los Angeles being considered an inadequate port is not a great standard of competition. In the short run, that may bring us business. We were already experiencing shipping lines that said they had deliberately, for this year, diverted ships away from Vancouver because of the cost of the unreliability: Ships waiting in port, the complaint of customers, et cetera. Ship owners do have choices.

As a customer of the system and a ship owner, when you are at the other end of the ocean in Shanghai or Hong Kong, you have a choice of where to send your ships. You can send them on a different routing of the world altogether. When you send them to North America, you can aim your ship somewhere. You can choose to focus on Los Angeles, San Francisco or Vancouver. You are not forced to go to a particular port. We would like the ship owners, who probably make the greatest choices in this in terms of where they direct their assets, to think that Prince Rupert

prendre cinq ou dix ans, en raison des enjeux environnementaux et autres. Pour certains éléments du système, il faut planifier bien à l'avance, et il faut donc prendre les devants. Les autres éléments peuvent s'adapter plus rapidement.

Encore une fois, dans ce contexte d'un enjeu propre à l'ensemble du système, le fait qu'une partie de ce système ait à prendre les devants peut ne pas se refléter dans son financement ou sa gestion. En fait, les organisations qui doivent prendre les devants peuvent ne pas être en mesure de le faire, à cause de leur structure. Il demeure cependant qu'elles doivent l'être.

C'est un exemple que je donne. Nous pourrions revenir là-dessus dans le détail. Je dis seulement que, lorsque j'ai participé à ce projet, il y a de cela plusieurs mois, j'ai été amené à voir le problème du point de vue des expéditeurs. Le siège de mon entreprise est à Winnipeg. Nous étions informés lorsque nos marchandises quittaient leur lieu d'origine quelque part en Asie. Nous étions au courant lorsqu'elles approchaient de la côte, à Vancouver, mais après cela, elles entraient dans un trou noir. Nous n'avions aucune idée du moment où elles arriveraient à Winnipeg. L'excuse donnée était chaque fois différente, mais ça pouvait prendre deux semaines pour que la marchandise traverse l'océan, puis trois semaines pour qu'elle effectue le trajet de Vancouver à Winnipeg.

Je veux simplement faire remarquer qu'il y a un problème systémique — quoique la raison peut être différente chaque fois. C'est la fiabilité de la porte d'entrée qui va nous permettre d'être concurrentiels. Les ports situés au sud, par rapport aux nôtres — ceux de Seattle, de Long Beach et de Los Angeles —, sont débordés, un peu comme celui de Vancouver. Les lignes de chemin de fer qui vont vers le sud fonctionnent souvent à pleine capacité. L'occasion qui s'offre à nous est claire : si nous faisons du bon travail, le trafic va circuler dans notre direction.

Nous avons visité le port de Vancouver, parce que celui de Prince Rupert n'expédiait pas de marchandises à l'époque, et parce que nous étions préoccupés par l'idée qui était dans l'air et qui se résumait ainsi : « Notre port n'est pas aussi mauvais que celui de Los Angeles, alors c'est nous qui recevons la marchandise. » Cependant, compter sur le fait que le port de Los Angeles est jugé inadéquat, ce n'est pas fixer des normes élevées pour s'assurer d'être concurrentiel. À court terme, cela peut nous procurer quelques occasions d'affaires. Nous avons déjà entendu les transporteurs dire que, pour cette année-là, ils avaient délibérément envoyé leurs navires ailleurs qu'à Vancouver, à cause des coûts découlant du manque de fiabilité : leurs navires étaient en attente dans le port, leurs clients se plaignaient. Les armateurs ont le choix.

Les armateurs qui sont des clients du système et qui se trouvent de l'autre côté de l'océan, à Shanghai ou à Hong Kong, ont le choix de l'endroit où ils envoient leurs navires. Ils peuvent choisir de leur faire faire le tour du monde par des chemins totalement différents. Lorsqu'on envoie un navire en Amérique du Nord, on peut l'orienter vers un point précis. On peut choisir Los Angeles, San Francisco ou Vancouver. On n'est pas forcé de choisir l'un ou l'autre port. Nous aimerions que les armateurs, qui font probablement les choix les plus importants au sein de ce

and Vancouver are their first choice rather than their last choice. If the system is attractive for them, then the traffic moves into our system.

Let me add one more point. We use the term “gateway,” but gateway implies that a gateway to something. When I got involved in the project and read the literature on the gateway, most of the analysis focused on the ports, the congestion around the ports and the economic impact on Vancouver. I appreciate that, but, being from somewhere else, it is a gateway to the users. Most of the users are not in Vancouver or Prince Rupert. They are along the track, whether it is Edmonton or Regina, Winnipeg or Chicago, or Memphis or Toronto.

The system should be designed with the user in mind. If the user is well served, the traffic and the mechanic activity will develop. The majority of economic benefit occurs where the container ends up and from where it returns.

With that in mind, the opportunity for Canada is in focusing both on the arriving and on the departing containers. We always focus on the arriving container. That is incredibly important. We should focus equally on the departing container. The containers leaving Los Angeles are about 75 per cent empty going back. There simply is not enough freight from North America to Asia to fill the containers. In Vancouver or British Columbia, it is about 75 per cent loaded with wood chips and other products. However, if the gateway reaches its potential and begins to double and triple its capacity, that will be driven by incoming freight. The outgoing freight will not be affected because more containers land, so the ratio of outgoing containers will increase a great deal.

That is a tremendous waste of an opportunity, which I believe is one we should focus on — how to fill empty containers. The cost of the container going back to Asia is one third or one quarter of the cost of the container arriving, which means that there is tremendous opportunity to ship, particularly more commodity-type products, back to Asia.

The way the railroads and policies are structured currently — we can go to the cabotage issue within Canada — does not favour loading containers in Canada. The railroads earn more or less the same amount of money, regardless of whether it goes back empty or full. The physical systems are also not designed to encourage the loading of containers going back. While the railroads will say that they would love to fill up the containers, the current system is not designed to make them really want to do that, so they do it reluctantly.

système, lorsqu'ils décident de l'endroit où ils envoient leurs navires, voient les ports de Prince Rupert et de Vancouver comme leur premier choix, plutôt que leur dernier. Si notre système leur semble avantageux, le trafic va affluer vers celui-ci.

Permettez-moi d'ajouter une dernière chose. Nous utilisons le terme « porte d'entrée », mais il faut que ce soit la porte d'entrée de quelque chose. Lorsque j'ai participé au projet et que j'ai lu la documentation sur la porte d'entrée, j'ai constaté que la majeure partie de l'analyse portait sur les ports, sur les problèmes de congestion autour des ports et sur les retombées économiques à Vancouver. Comme je viens d'ailleurs, je vois la porte d'entrée comme un point d'accès pour les usagers. La plupart d'entre eux ne se trouvent pas à Vancouver ni à Prince Rupert. Ils sont installés quelque part le long de la voie ferrée, que ce soit à Edmonton ou à Regina, à Winnipeg ou à Chicago, ou encore à Memphis ou à Toronto.

Le système devrait être conçu en fonction de l'utilisateur. Si celui-ci reçoit un bon service, le trafic et l'activité économique vont prendre de l'ampleur. Les retombées économiques se font sentir surtout à l'endroit où les conteneurs aboutissent et d'où ils repartent.

Compte tenu de cela, la possibilité qui s'offre au Canada, c'est de prêter autant d'attention aux conteneurs qui arrivent qu'à ceux qui partent. Nous nous concentrons toujours sur les conteneurs qui arrivent. C'est quelque chose de très, très important. Mais nous devrions prêter attention aussi aux conteneurs qui repartent du pays. Les conteneurs qui repartent de Los Angeles sont vides les trois quarts du temps. La raison est simple : il n'y a pas suffisamment de marchandises expédiées de l'Amérique du Nord vers l'Asie pour les remplir. À Vancouver, ou en Colombie-Britannique en général, les conteneurs sont remplis de copeaux de bois ou d'autres produits dans 75 p. 100 des cas. Cependant, si la porte d'entrée réalise son potentiel et double ou triple sa capacité, ça va être en raison du fret qui arrive au Canada. Le fret en partance du pays ne va pas être touché, puisque le nombre de conteneurs va être plus élevé à l'arrivée, ce qui veut dire que le nombre de conteneurs qui devront repartir va augmenter de beaucoup.

C'est une possibilité très importante qui est gaspillée, et nous devrions nous concentrer là-dessus à mon avis — sur le moyen de remplir ces conteneurs vides. Il en coûte le tiers ou le quart du tarif d'expédition de l'Asie vers le Canada pour renvoyer le conteneur là-bas, ce qui signifie qu'il y a là une excellente occasion d'expédier davantage de marchandises, et surtout des produits de consommation, vers l'Asie.

La structure actuelle des sociétés ferroviaires et des politiques — nous pouvons aborder la question du cabotage au Canada — ne favorise pas le chargement des conteneurs au Canada. Les sociétés ferroviaires obtiennent à peu près la même somme, qu'un conteneur reparte plein ou vide. Même sur le plan matériel, les systèmes ne sont pas conçus pour favoriser le chargement des conteneurs qui repartent. Les sociétés ferroviaires vous diront qu'elles aimeraient beaucoup remplir les conteneurs, mais, vu la façon dont le système est conçu, elles ne le souhaitent pas vraiment, alors elles le font avec réticence.



Using my own company as an example, I will pay for a container from Asia to my location in Winnipeg. I, in turn, ship freight back to my own retail stores in Vancouver. I am not allowed to use my own container, for which I have paid for both directions; I cannot fill it back to Vancouver. I could fill it back to Asia, but I do not ship back to Asia. I have to haul it in a truck back to Vancouver at much greater expense and environmental damage, while my own container arrives empty.

I simply point out that the railroads act, correctly, in their own interest. If we want to change the system, as you will read in our report, we do believe in private-sector solutions. However, as we went around the world, we discovered variations of this problem in different places of the world.

In a number of places, incentive systems have been developed to encourage ships, ports, railroads or trucks to alter their behaviour in ways that were more environmentally friendly — reduced congestion or did something else. There are a number of things we could do from a systems point of view to encourage railroads or the ports to change their behaviour in ways that allow other parts of the system to participate more fully without hurting the players themselves. In my opinion, a good starting point would be incentives and disincentives, rather than regulation.

I could go further, but maybe you can lead me through your questions.

**The Deputy Chair:** Thank you very much for that excellent overview. I would like to ask a couple of questions first.

You say that the main problem with having the Asians wanting to come through Prince Rupert or Vancouver is the systems issue that you have experienced. What specific recommendations would you have to this committee for overcoming some of these issues? I know from what you have said that sometimes the weather plays a part, for example, snow, or many other things, but in terms of this systemic problem that you so clearly delineated, what recommendations do you have for this committee that we might want to consider for our report to overcome the systemic problem?

**Mr. DeFehr:** Let me focus on two parts, as they experience it from overseas. The first is port capacity. As we all know, port capacity takes a tremendous time to develop. The Port of Vancouver just spent four or five years going through environmental and other processes and the net result is that

Prenons mon entreprise, par exemple. Je paie pour qu'un conteneur soit transporté de l'Asie jusqu'à Winnipeg, où se trouve mon entreprise. Ensuite, j'expédie de la marchandise vers mes propres magasins, à Vancouver. Je n'ai pas le droit d'utiliser mon propre conteneur, pour lequel j'ai payé le transport dans les deux directions; je ne peux le remplir pour l'envoyer à Vancouver. Je pourrais le remplir pour le voyage de retour en Asie, mais je n'ai rien à envoyer en Asie. Je dois renvoyer ma marchandise à Vancouver par camion, ce qui coûte beaucoup plus cher et qui est beaucoup plus polluant, tandis que mon conteneur retourne là-bas vide.

Je vous fais seulement remarquer que les sociétés ferroviaires agissent dans leur propre intérêt, ce qui est normal. Si nous voulons changer le système, comme vous allez le lire dans notre rapport, nous pensons que le secteur privé offre de bonnes solutions. Cependant, nous avons fait le tour du monde, et nous avons découvert des variations de ce problème à différents endroits.

Dans un certain nombre d'endroits, on a mis sur pied des mesures incitatives pour encourager les armateurs, les administrations portuaires, les sociétés ferroviaires ou les transporteurs routiers à modifier leur façon de faire pour que leurs activités soient plus écologiques — entre autres, pour réduire les problèmes de congestion. Il y a un certain nombre de choses que nous pourrions faire, du point de vue du système, pour encourager les sociétés ferroviaires ou les ports à modifier leur façon de faire de façon à permettre aux autres éléments du système de participer davantage sans que cela ne porte préjudice aux acteurs concernés. À mon avis, un bon point de départ, ce serait des mesures d'incitation et de dissuasion, plutôt que des règlements.

Je pourrais continuer, mais peut-être pourriez-vous me guider en me posant des questions.

**Le vice-président :** Merci beaucoup de cet excellent survol. J'aimerais commencer par vous poser deux ou trois questions moi-même.

Vous dites que le principal obstacle qui empêche les entreprises asiatiques de faire passer leurs marchandises par Prince Rupert ou Vancouver, c'est le problème lié au système auxquels vous avez vous-même été confronté. Quelles recommandations précises formulerez-vous à l'intention du comité pour ce qui est de supprimer certains de ces obstacles? Je sais pour vous l'avoir entendu dire que les conditions météorologiques jouent parfois un rôle, la neige, par exemple, et bien d'autres choses, mais en ce qui concerne ce problème relatif au système que vous avez si clairement décrit, quelles sont les recommandations dont vous voulez faire part au comité et que nous pourrions envisager d'inclure dans notre rapport lorsque nous aborderons ce problème?

**M. DeFehr :** Permettez-moi de parler de deux choses, du point de vue de l'expéditeur qui se trouve à l'étranger. La première chose, c'est la capacité du port. Nous savons tous qu'il faut énormément de temps pour accroître la capacité d'un port. Au port de Vancouver, on vient de prendre quatre ou cinq ans pour

they will add one berth. The Port of Yangshan Port in Shanghai, in two or three years, developed a new port that will exceed virtually the entire West Coast of North America in its capacity.

We did acknowledge differences in governance. For example, a Chinese government or the Dubai government can simply state what they want to do and do it. Given that we have a long and difficult process, port capacity is very important.

Port capacity is a couple of things. One of them is how ships land. If we wait until we need the capacity, and then decide to build, it will take five years. We will always be perceived as not having enough capacity, at least for parts of the year.

How the port is managed is also of importance. It involves a combination of issues, but probably a lot of it has to do with labour issues. Our feeling was that you could do a tremendous amount of change in flexibility and port capacity through labour.

You will note in our report that we referred to Australia. Because we compare ourselves to our competitive ports on the West Coast, which all basically have very mediocre, inadequate labour practices, we do not see ourselves as being worse than the others; but the rest of the world seems to have better practices.

We are aware that docks historically have been places where labour has had some challenges. However, in Europe, they are much ahead of us. Europe is also a place where labour has a great deal of strength in its bargaining power; yet we do not sense that labour there is anywhere near the issue that it is over here.

Labour practices were in much worse shape in Australia than in Canada 10 or 15 years ago. We were told repeatedly around the world, you can go to Dubai and they have no labour problems and China has no labour problems, so it was not very helpful. However, they said go to Australia, because they have the same governance as we have. Australia's ports were not serving the country well 10 to 15 years ago. Somehow they got their act together, with a view to making their ports serve the country. I note from what we learned that it was very much led by the federal government. The Australian government was the only body strong enough to realize that if you simply allow the local process to take it on, it was not a battle anyone could win. The government changed some labour laws. There were some tough times, but they got through; today, the labour unions and the ports will all say that the system works well. They have had no labour disruption for eight years.

mener à terme les processus environnementaux et autres, et le résultat net, c'est qu'on va construire un seul nouveau quai. En deux ou trois ans seulement, à Shanghai, on a construit le port de Yangshan dont la capacité va pratiquement excéder celle de tous les ports de la côte Ouest de l'Amérique du Nord mis ensemble.

Nous avons pris connaissance des différences sur le plan de la gouvernance. Le gouvernement chinois, par exemple, ou l'administration de Dubai peuvent simplement énoncer ce qu'ils veulent faire et le faire. Comme le processus que nous devons suivre est long et complexe, la question de la capacité du port est très importante.

La capacité d'un port tient à deux ou trois choses différentes. L'une d'entre elles, c'est l'infrastructure qui permet aux bateaux d'accoster. Si nous attendons d'avoir besoin d'augmenter la capacité avant de bâtir cette infrastructure, il va y avoir un délai de cinq ans. On va toujours penser de nous que nous ne disposons pas d'une capacité suffisante, du moins pendant une certaine partie de l'année.

La façon dont le port est géré compte aussi. C'est une combinaison de facteurs, mais la gestion dépend probablement en grande partie des enjeux liés à la main-d'œuvre. Ce que nous avons pensé, c'est qu'il serait possible d'accroître énormément la marge de manœuvre et la capacité du port en s'attaquant à la question de la main-d'œuvre.

Vous allez voir que nous parlons de l'Australie dans le rapport. Le fait que nous nous comparions à nos concurrents de la côte Ouest où, en gros, les pratiques de travail sont partout tout à fait médiocres et inadéquates, ne signifie pas que nous pensons être pires que les autres, mais il semble que les pratiques soient meilleures ailleurs dans le monde.

Nous savons que les débardeurs ont eu des problèmes dans le passé. Cependant, l'Europe est très en avance sur nous. Par ailleurs, c'est un endroit où les syndicats ont un grand pouvoir de négociation; néanmoins, nous n'avons pas l'impression que les syndicats constituent un problème aussi important là-bas qu'ici.

En Australie, nous avons constaté que les pratiques de travail étaient bien pires que ce qu'elles étaient au Canada il y a dix ou 15 ans. On nous a répété partout dans le monde qu'il n'y a pas de problèmes de main-d'œuvre à Dubai, ni en Chine, ce qui ne nous a pas beaucoup aidés. On nous a suggéré par contre d'aller en Australie, où le régime de gouvernance est le même qu'ici. Les ports de l'Australie n'offraient pas un bon service au pays il y a dix ou 15 ans. Cependant, les Australiens se sont organisés d'une façon ou d'une autre pour faire en sorte que leurs ports soient au service du pays. Je vous signale que, d'après ce que nous avons appris, l'initiative a été en grande partie celle du gouvernement fédéral. Le gouvernement australien était le seul organe suffisamment puissant pour arriver à la conclusion que, si on laissait simplement le processus se dérouler de lui-même à l'échelle locale, personne n'allait gagner la bataille. Le gouvernement a donc modifié certaines lois relatives au travail. Il y a eu des temps durs, mais on en a vu le bout; aujourd'hui, les syndicats et les administrations portuaires sont tous prêts à dire que le système fonctionne bien. Il n'y a pas eu d'arrêt de travail depuis huit ans.

All innovation is allowed. They work 24/7. They have a system in which the older employees have a regular work week — they know when they will get their weekends off — and younger workers are brought into the system. The Australian ports today have solved their problems.

Instead of recommending particular practices, all of which could be criticized, we said why not have the Canadian authorities — the unions, the terminal authorities and others — go to Australia and learn something from the system. Labour is the other major system and labour goes past the ports — it can be something else.

**The Deputy Chair:** Thank you for that. I have got a long list of other senators who want to ask questions, so I will ask you to keep your answers a little shorter. First, I want to ask one quick question.

In your report, you recommend that oversight of B.C. ports should be shifted from the federal to the provincial government. Why would the shift from federal to provincial oversight improve the operation of the B.C. ports?

**Mr. DeFehr:** That reflects more the opinion of my other two members, who are from B.C. and who probably feel the inability or the issues with the federal government. While I may have views on that, I will let the other people answer that one.

**Senator Tkachuk:** You mentioned the containers leaving the country empty and the railroads making as much money with the empty containers as they do with full ones and that you were not able to ship between Winnipeg and Vancouver but that you could ship to Asia. We have two issues, I think. One is the empty containers going back and providing incentives for them to be full; the second is the question of using containers within our jurisdiction, before they leave for Asia, to move product, as you say, from Winnipeg to Vancouver but also probably Toronto to Vancouver or Toronto to Halifax.

Could you explain what kind of incentives you are thinking of and what kind of incentives would work to stimulate that kind of action?

**Mr. DeFehr:** There are two parts. First, in respect of inland port systems, the railroads will tell us that on the ability to load full-train containers, they do not want to run the containers up little sidelines to pick up something here or there. They would rather stop a unit train in the Prairies, for example, have someone

Toutes les innovations sont permises. Les ports sont en activité 24 heures sur 24, sept jours sur sept. On a adopté un système selon lequel les employés qui ont le plus d'ancienneté ont un horaire de travail normal — ils savent pendant quelle fin de semaine ils sont en congé — et de jeunes travailleurs sont intégrés au système. Les administrations portuaires de l'Australie ont réussi à régler leurs problèmes.

Plutôt que de recommander telles ou telles pratiques, qui pourraient être critiquées, nous nous sommes dit : pourquoi ne pas proposer aux autorités canadiennes — les syndicats, les administrations des terminaux et les autres organisations concernées — de se rendre en Australie pour apprendre quelque chose du système de ce pays. La main-d'oeuvre, c'est l'autre système important, et la main-d'oeuvre transcende le cadre des ports — ça peut être quelque chose.

**Le vice-président :** Merci de votre réponse. La liste des noms des sénateurs qui veulent poser des questions est longue, alors je vais vous demander de donner des réponses un peu plus courtes. Je veux d'abord moi-même vous poser une petite question.

L'une des recommandations que vous formulez dans votre rapport, c'est que le gouvernement provincial se charge de la supervision des ports de la Colombie-Britannique à la place du gouvernement fédéral. En quoi ce changement permettrait-il d'améliorer le fonctionnement des ports de la Colombie-Britannique?

**M. DeFehr :** Cette recommandation reflète davantage l'opinion des deux autres membres de mon équipe, qui viennent de la Colombie-Britannique et qui sont probablement d'avis que le gouvernement fédéral est incapable d'assurer cette supervision ou que le fait que ce soit celui-ci qui l'assure pose problème. J'ai mes idées là-dessus, mais je vais laisser les autres répondre à cette question.

**Le sénateur Tkachuk :** Vous avez parlé des conteneurs qui repartent du Canada vides du fait que les sociétés ferroviaires font autant d'argent avec les conteneurs vides qu'avec les conteneurs pleins, ainsi que du fait que vous n'êtes pas en mesure d'expédier des marchandises de Winnipeg à Vancouver, mais que vous pourriez en envoyer en Asie. Il y a deux problèmes là-dedans, je pense. Le premier, c'est celui des conteneurs vides qui repartent et des mesures d'incitation qu'il faut mettre en place pour qu'on remplisse ces conteneurs, et le deuxième, c'est la question de l'utilisation des conteneurs sur notre territoire, avant qu'ils ne repartent pour l'Asie, pour transporter des produits, comme vous dites, de Winnipeg à Vancouver, mais probablement aussi de Toronto à Vancouver ou de Toronto à Halifax.

Pouvez-vous nous dire à quel genre de mesures d'incitation vous pensez et quel genre de mesures d'incitation pourrait faire en sorte que cela se passe?

**M. DeFehr :** Il y a deux choses. Premièrement, en ce qui concerne les systèmes de ports intérieurs, les sociétés ferroviaires nous disent que, pour ce qui est de la possibilité de transporter des conteneurs pleins, elles ne veulent pas faire passer les conteneurs par de petites lignes secondaires pour ramasser deux trois petites

load it up in 24 hours and ship it on. That is not a totally unreasonable request. They need to access the empty containers quickly and move them on.

Second is cabotage, which relates to the fact that the GST has not been paid on containers, among others factors. No one builds containers in Canada. Apparently, we have historic laws that limit their use. CN said to us that they would like all restrictions on cabotage removed. It is their view that as long as they return the containers to the port within 30 days, they should not have any restrictions on their use.

In Canada, government policy creates artificial restrictions that have nothing to do with the shipping system.

**Senator Tkachuk:** Is that the reason you could not ship your product from Winnipeg to your stores in Vancouver?

**Mr. DeFehr:** As much as we have tried, we cannot get them to do that. Part of the fact is that we are not allowed to use the containers.

**Senator Mercer:** I point out the irony in your recommendation of the Australian model with federal government involvement while this committee recommended that we transfer management to the provincial government.

My concern is the labour unrest, congestion and reputation of the Port of Vancouver, because those factors paint the rest of the country with the same brush. In your studies and travels, did the Port of Halifax come up in your discussions with people overseas? The Port of Halifax has two container terminals open and ready for business. The largest ships in the world could dock there today, should they choose to do so. We have not had a labour disruption in the Port of Halifax since the 1970s. I sense that, at times, our reputation is tainted because of Vancouver's not-so-positive reputation.

**Mr. DeFehr:** In fairness, we had a limited mandate on the issue — and I am certain Halifax has its merits. It would be unfair of me to make comments on the Port of Halifax because we did not spend time studying it.

**Senator Mercer:** Focussing on one gateway and forgetting about the other is a limited scope on the part of the government.

You said that 75 per cent of the containers leaving the Port of Vancouver are full, whereas 75 per cent are empty when leaving the Port of Los Angeles and that, as we grow, that number will decrease. How do we avoid that? How can government and industry better organize to ensure that we are as close to 100 per cent as possible in shipping containers back?

choses par-ci par-là. Elles préféreraient stationner un train bloc dans les Prairies, par exemple, et le faire charger en 24 heures avant de transporter la marchandise. Ce n'est pas une exigence totalement insensée. Elles doivent avoir accès aux conteneurs vides rapidement et les ramener.

Deuxièmement, il y a la question du cabotage, et celle-ci a trait au fait, entre autres facteurs, que la TPS sur les conteneurs n'a pas été payée. Personne ne fabrique de conteneurs au Canada. Apparemment, il y a de vieilles lois qui en limitent l'utilisation. Les représentants du CN nous ont dit qu'ils aimeraient voir disparaître toutes les restrictions concernant le cabotage. Ils sont d'avis que, s'ils ramènent les conteneurs au port dans les 30 jours, ils devraient pouvoir les utiliser à leur gré.

Les politiques du gouvernement du Canada engendrent des contraintes artificielles qui n'ont rien à voir avec le système de transport des marchandises.

**Le sénateur Tkachuk :** Est-ce que c'est pour cette raison que vous n'étiez pas en mesure d'expédier vos produits de Winnipeg à vos magasins de Vancouver?

**M. DeFehr :** Nous avons essayé tant que nous avons pu, mais nous n'arrivons pas à obtenir des sociétés ferroviaires qu'elles les transportent. C'est en partie attribuable au fait que nous ne sommes pas autorisés à utiliser les conteneurs.

**Le sénateur Mercer :** Je veux vous faire remarquer qu'il est ironique que vous recommandiez la participation du gouvernement fédéral, sur le modèle australien, alors que le comité a recommandé le transfert du pouvoir de gestion au gouvernement provincial.

Ce qui me préoccupe, c'est l'insatisfaction des travailleurs, les problèmes de congestion et la réputation du port de Vancouver, parce que ce sont ces facteurs qui déterminent l'image que projette le reste du pays aussi. Dans le cadre de vos études et de vos voyages, avez-vous discuté du port de Halifax avec des gens à l'étranger? Il y a dans le port de Halifax deux terminaux à conteneurs qui sont ouverts et prêts à fonctionner. Les plus grands navires du monde pourraient accoster là-bas aujourd'hui, si l'on décidait de les diriger vers ce port. Il n'y a pas eu d'arrêt de travail dans le port de Halifax depuis les années 1970. J'ai l'impression que notre réputation est ternie de temps à autre par celle du port de Vancouver, qui n'est pas si bonne que ça.

**M. DeFehr :** Pour être juste, je dois dire qu'on ne nous a pas demandé d'approfondir cette question — et je suis sûr qu'il y aurait de bonnes choses à dire sur le port de Halifax. Il serait injuste de ma part de dire quoi que ce soit sur ce port, parce que nous n'avons pas étudié cette question.

**Le sénateur Mercer :** Le gouvernement ne se donne pas une perspective générale sur la question en se concentrant sur l'une des deux portes d'entrée et en laissant l'autre de côté.

Vous avez dit que les conteneurs qui repartent du port de Vancouver sont pleins les trois quarts du temps, tandis que 75 p. 100 des conteneurs qui repartent du port de Los Angeles sont vides, et vous avez ajouté que ce chiffre va diminuer au fur et à mesure que les activités de notre port vont augmenter. Comment éviter cela? Que peuvent faire le gouvernement et les

One of the greatest opportunities with containers is the fact that we can export, and we are an export country. We can spend all kinds of time talking about exporting east to west as opposed to always exporting to the south. Do you have any suggestions?

**Mr. DeFehr:** The inland terminals on the Prairies, in particular, would help to create better access. As well, the use of incentives is an interesting idea. For example, the Port of Los Angeles wanted to change the behaviour of the truckers such that the ones who behaved in a way that they did not like would have to pay a certain amount, perhaps \$100, which is given back to the truckers who behave in the opposite way. The point is, they move the truckers from daytime to nighttime and decongest their roads. In that way, the government did not take money out of the system.

We might suggest a \$100 surcharge for every container coming into Canada and then giving it back to the railroads when they fill a container going out. In other words, begin to use financial incentives to change behaviour, so that they will ship full containers out, which is value. That means they will spend money organizing their system to be more oriented to filling the empty containers going out. Currently, they do not care about the empty containers.

**Senator Zimmer:** I have a couple of questions in respect of your company. Evolution and growth in containerization driven by relaxed trade laws globally have lowered the price of container transportation. What proportion of your total freight shipments is now containerized? What do you send by container?

**Mr. DeFehr:** We have two businesses. We are still a North American manufacturer — one of the few still around. Within Canada, we use the intermodal system a lot. We would like to use containers for internal freight, which we have not been able to do. The part of our business that is container-based is relevant to Asia. A couple of our companies are Asian-based, but it is hard to put that into a percentage of our total business because the two parts are different. Our Asian-based business is 100 per cent container.

**Senator Zimmer:** How has this containerization affected your logistics and model? Earlier, you touched on it briefly.

**Mr. DeFehr:** For example, we are based in Winnipeg and much of our market is in the U.S. We also have factories in Mexico. Part of the problem is that the container trains coming through

entreprises du secteur pour s'assurer que la proportion de conteneurs qui repartent pleins soit le plus élevée possible? L'une des possibilités les plus intéressantes qu'offrent les conteneurs, c'est qu'ils nous permettent d'exporter des marchandises, et nous sommes un pays exportateur. Nous passons notre temps à parler des exportations sur l'axe est-ouest, plutôt que de toujours exporter vers le sud. Avez-vous des suggestions?

**M. DeFehr :** Les terminaux intérieurs des Prairies, notamment, pourraient permettre d'accroître l'accès. De même, le recours à des mesures d'incitation est une idée intéressante. L'administration portuaire de Los Angeles, par exemple, voulait modifier les habitudes des camionneurs, pour que ceux qui ne faisaient pas les choses de la façon souhaitée aient à payer une certaine somme, disons 100 \$, qui était remise aux camionneurs qui faisaient les choses de la façon souhaitée. L'idée, c'était de faire en sorte que les camions roulent la nuit plutôt que le jour, pour régler les problèmes de congestion. En procédant de cette façon, l'administration n'a pas sorti d'argent du système.

Nous pourrions proposer un supplément de 100 \$ pour chacun des conteneurs qui entre au Canada, somme qu'on remettrait aux sociétés ferroviaires lorsqu'elles rempliraient un conteneur qui repart du pays. En d'autres termes, nous commencerions à utiliser des incitatifs financiers pour modifier leur façon de faire les choses, dans le but de faire en sorte qu'elles renvoient des conteneurs pleins, ce qui serait intéressant. Ainsi, les sociétés ferroviaires investiraient de l'argent pour structurer leur système pour qu'il leur permette de remplir facilement les conteneurs qui repartent. À l'heure actuelle, elles se soucient peu des conteneurs vides.

**Le sénateur Zimmer :** J'ai deux ou trois questions concernant votre entreprise. L'évolution et la croissance de la conteneurisation, favorisées par l'assouplissement des lois commerciales à l'échelle mondiale, ont fait diminuer les coûts du transport du fret conteneurisé. Quelle est la proportion du fret que vous expédiez qui est conteneurisée? Qu'est-ce que vous expédiez dans les conteneurs?

**M. DeFehr :** Nous avons deux entreprises. Nous sommes toujours un fabricant nord-américain, l'un des rares qui restent. Au Canada, nous utilisons beaucoup le transport intermodal. Nous aimerions pouvoir utiliser les conteneurs pour le transport de fret au pays, ce que nous n'avons pas été en mesure de faire jusqu'à maintenant. La partie de nos activités qui dépend du transport par conteneurs est liée à l'Asie. Quelques-unes de nos entreprises sont situées en Asie, mais il est difficile de préciser la proportion de nos activités que cela représente, parce que les deux parties sont différentes. Toutes nos activités en Asie dépendent du transport par conteneurs.

**Le sénateur Zimmer :** Quelles ont été les répercussions de la croissance de la conteneurisation sur le volet logistique de vos activités et sur votre modèle? Vous avez abordé brièvement cette question tout à l'heure.

**M. DeFehr :** Le siège de notre entreprise se trouve à Winnipeg, et les États-Unis comptent pour une bonne partie de notre marché. Nous avons également des usines au Mexique. Le

Winnipeg from Prince Rupert to Vancouver do not stop in Winnipeg to allow me to add freight to that system. They want to pass through already full, so I cannot ship containers at the same rates paid by people shipping to Chicago or Memphis. We are shipping our U.S. stuff out of Mexico because I do not have good access to the containers going south. It hurts my Canadian business, so I would rather produce in Mexico than in Canada because I cannot access the system.

**Senator Zimmer:** Railway service seems to be the choice of most shippers. How much do you ship by rail and long-haul containers and how much by truck? Do you have any idea of the percentages?

**Mr. DeFehr:** In North America, most of our shipping is by truck, which is an entirely different system. The rail system in North America is designed to run east-west. The new gateway that drives from the Prairies south to Chicago and Memphis is, for the first time, creating a north-south access. However, it is not designed to pick up our freight and go south. They want to pick up pork being shipped to Chicago, and I cannot get on those trains at a good price. I have to ship parallel to the trains by truck at a much better cost.

Perhaps you could help me to figure out how I can get my freight on those runs — because, currently, it is not designed for Canadian freight but is designed for Asian freight.

**Senator Zimmer:** I have one more question that pertains to our home province and the Port of Churchill. We talked about east-west movement and movement south. In 1990, we met in Moscow, and I know you were doing business in Russia related to the overland route with the use of icebreakers. In this regard, there are the issues of global warming and icebreakers. First, how feasible is it for us to continue trade pursuit with a polar route over the North Pole into Russia? Second, what are your thoughts on an inland port for Winnipeg?

**Mr. DeFehr:** Churchill will always be a specialized port for certain commodities. Clearly, with strategies such as icebreakers, it could be enhanced. One has to be careful to develop a strategy that works for those commodities and destinations, because it is not year round. Certainly, it has potential.

problème vient en partie de ce que les trains qui transportent des conteneurs de Prince Rupert à Vancouver et qui passent par Winnipeg ne s'y arrêtent pas, ce qui fait que je ne peux charger de marchandises dans ces trains. Le but des sociétés ferroviaires, c'est que ces trains soient déjà chargés à pleine capacité lorsqu'ils passent par Winnipeg; ainsi, je ne peux profiter des mêmes tarifs que les gens qui expédient des marchandises à Chicago ou à Memphis. Nous expédions les marchandises à destination du marché américain à partir du Mexique, parce que je ne dispose pas d'un bon accès aux conteneurs qui vont vers le sud. C'est mauvais pour mon entreprise au Canada, et j'aimerais donc mieux faire la production au Mexique qu'ici, parce que je n'ai pas accès au système.

**Le sénateur Zimmer :** Il semble que la plupart des expéditeurs choisissent le transport ferroviaire. Quelle quantité de marchandises expédiez-vous par train et par conteneurs sur de longue distance, et quelle quantité expédiez-vous par camion? Avez-vous une idée des proportions?

**M. DeFehr :** En Amérique du Nord, nous expédions surtout nos marchandises par camion, et c'est un système totalement différent. Le réseau ferroviaire de l'Amérique du Nord est conçu pour les transports sur l'axe est-ouest. La nouvelle porte d'entrée qui part des Prairies et va vers le sud, vers Chicago et Memphis crée le premier accès sur l'axe nord-sud. Cependant, la ligne n'est pas conçue en fonction du transport de nos marchandises vers le sud. Ce que la société ferroviaire en question veut, c'est ramasser le porc qui est expédié vers Chicago, et je n'arrive pas à avoir un bon tarif pour utiliser ces trains. Je suis obligé d'expédier la marchandise par camion, pour le même trajet, à bien meilleur prix.

Peut-être pourriez-vous m'aider à trouver le moyen d'expédier mes produits par ces lignes, parce que, à l'heure actuelle, elles ne sont pas conçues pour le transport de marchandises en provenance du Canada; elles sont conçues pour les marchandises en provenance de l'Asie.

**Le sénateur Zimmer :** J'ai une dernière question qui a trait à notre province et au port de Churchill. Nous avons parlé de transport selon l'axe est-ouest et de transport vers le sud. En 1990, nous nous sommes rencontrés à Moscou, et je sais que vous faisiez alors des affaires en Russie en rapport avec la voie terrestre et le recours vers des brise-glace. À cet égard, il y a les questions liées au réchauffement de la planète et aux brise-glace. Premièrement, dans quelle mesure pouvons-nous continuer d'essayer de faire des échanges commerciaux avec la Russie en passant par le pôle Nord? Deuxièmement, que pensez-vous d'un port intérieur à Winnipeg?

**M. DeFehr :** Le port de Churchill a toujours été un port spécialisé dans le transport de certains produits. Il est clair qu'avec des stratégies comme celles des brise-glace, il pourrait prendre de l'expansion. Il faut cependant faire attention d'élaborer une stratégie qui fonctionne pour les produits et les destinations en question, parce que le port n'est pas en activité toute l'année. C'est sûr que ce port a du potentiel.

As to an inland port, the Prairies could provide several inland ports because they are also pickup points for empty containers. Vancouver has three ports and they are trying to combine trains. As they leave and go through the Prairies, the increase will not be to the Prairies but rather to the east and the south. The trains are going to certain destinations.

Our view was that the ports are congested places in which to make up trains. You should get trains out of the ports as quickly as you can and bring them to a place where you have land and where the rail lines converge, which, in CN's case, is anywhere between Edmonton and Winnipeg, and develop inland ports where you make up trains for destinations. That is the way Europe is developing. There is probably room for a port at the western and eastern ends of the Prairies.

Winnipeg has a particular advantage, in that if you get the containers to Winnipeg, you also have the ability to enter them into a trucking system to disperse them into the northern United States. I would argue that Winnipeg is an excellent location for an inland terminal, as are a couple of other cities in the Prairies for slightly different reasons. The inland terminal structure would greatly benefit the ability of users of industries along the system to benefit from the system, not only having trains going through and having us wait longer at level crossings.

**Senator Mercer:** I have a supplementary on the second last question. We made reference to your ability to ship into the United States by container, and you say you service the American market from your Mexico plant rather than from your Canadian plant in Winnipeg. My question is this: If all things were equal, would you ship from Winnipeg as opposed to Mexico? I suspect a difference in labour costs between your Mexico plant and your Winnipeg plant.

**Mr. DeFehr:** It splits. We actually try to do the north from Winnipeg by truck and the south by Mexico. About two thirds of the way up, we go from Mexico. The issue is that there is a very weak north-south system, certainly out of the Prairies. They are developing a system in which these unit trains pass through at a low cost per container. I am not able to get freight onto that train at the cost that train is supplying my competitors in the U.S. The trains pass through Winnipeg but are not designed to benefit me from the freights they get into Chicago or Detroit or other places that are important markets for me.

Pour ce qui est d'un port intérieur, les Prairies pourraient accueillir plusieurs ports intérieurs, parce qu'on ramasse les conteneurs vides à plusieurs endroits dans cette région. Il y a trois ports à Vancouver, et on essaie de combiner les trains à cela. Au fur et à mesure qu'ils vont quitter Vancouver et se diriger vers les Prairies, l'augmentation va profiter non pas aux Prairies, mais bien à l'Est et au Sud. Les trains vont vers certaines destinations précises.

Notre point de vue, c'était que les ports sont des endroits où il y a trop de problèmes de circulation pour qu'on y assemble les wagons des trains. L'idée, c'est de faire sortir les trains des ports le plus rapidement possible et de les amener là où il y a de la place et où les lignes convergent, ce qui, dans le cas du CN, se trouve n'importe où entre Edmonton et Winnipeg, et de créer des ports intérieurs à des endroits où il est possible d'assembler les wagons des trains à différentes destinations. C'est ainsi que l'Europe s'est orientée. Il y a probablement de la place pour un port aux extrémités ouest et est des Prairies.

Winnipeg présente cet avantage particulier que si on y fait parvenir des conteneurs, il est possible de les faire entrer dans un réseau routier et de les distribuer ensuite dans le Nord des États-Unis. Je dirais que Winnipeg est un excellent choix d'endroit pour instaurer un terminal intérieur, comme deux ou trois autres villes des Prairies, pour des raisons légèrement différentes. La structure des terminaux intérieurs serait très avantageuse sur le plan de la possibilité pour les usagers des industries qui se trouvent le long du réseau de profiter de celui-ci, et les trains cesseraient de n'être pour nous que des trains qui passent et qui nous font attendre aux passages à niveau.

**Le sénateur Mercer :** Je veux poser une question qui fait suite à l'avant-dernière. Nous parlions de la possibilité pour vous d'expédier des marchandises aux États-Unis par conteneurs, et vous avez dit que c'est votre usine du Mexique qui fournit le marché américain, plutôt que votre usine canadienne de Winnipeg. Ma question est la suivante : toutes choses étant égales par ailleurs, expédieriez-vous vos marchandises à partir de Winnipeg, plutôt qu'à partir du Mexique? J'imagine qu'il y a une différence entre les deux usines quant aux coûts liés à la main-d'œuvre.

**M. DeFehr :** Nous faisons les deux. Nous essayons en fait de fournir les États du Nord à partir de Winnipeg, par camion, et de fournir les États du Sud à partir du Mexique. Jusqu'aux deux tiers du pays en partant du sud, nous expédions les marchandises à partir du Mexique. Le problème, c'est que le réseau n'est vraiment pas très bon du nord vers le sud, en tout cas pour ce qui est des Prairies. Les sociétés ferroviaires favorisent un système au sein duquel les trains-blocs dont j'ai parlé tout à l'heure passent par chez nous, et le tarif par conteneur est peu élevé. Je ne suis pas en mesure d'obtenir le même tarif que mes concurrents américains pour ces conteneurs. Les trains passent par Winnipeg, mais la ligne n'est pas conçue pour me permettre d'envoyer facilement des marchandises à Chicago ou à Détroit, ou encore à d'autres endroits qui sont des marchés importants pour moi.

**Senator Mercer:** If this were fixed, would we be creating jobs in Winnipeg, which is obviously an end goal for us?

**Mr. DeFehr:** I would say yes, because the logistics into the U.S. are becoming a nightmare for us.

**Senator Johnson:** I should like to talk about the First Nations issues. Your report cites that we need urgent action. Maybe you can tell us about the major impediment to resolving these issues. What would it take to facilitate the process? Is the concept of partnering with the First Nations an option for resolving the issues?

**Mr. DeFehr:** That context needs to be taken in the sense in which we addressed it. A number of issues in Canada can complicate making the system work. Some of the issues relate directly to the system, such as labour in the ports or the capacity in the ports. When you actually try to expand or develop the system, for example, developing the port in Vancouver, then you have First Nations issues. We are saying that things are complicated enough in making the freight system work. As to the First Nations, when you finally agree what you want to do but then have another 100-year-old issue to be resolved, these background issues prevent the development from happening.

We are saying to the federal government that, for these issues to be dealt with, the background noise must be dealt with before dealing with the issues. I do not see the First Nations issue as primarily a container gateway issue, but it is an issue that can prevent us from being effective. We want to encourage the government to deal with those issues so the issues in which we are directly involved can be dealt with. We do not have particular recommendations because they vary in every jurisdiction.

**Senator Johnson:** Did you come across this in other countries, for example, in Australia, with respect to these kinds of issues?

**Mr. DeFehr:** It was not raised there. We did not come across those kinds of issues in other places. Let me use another example. The Netherlands is incredibly crowded. They had the same kinds of issues about how to move across a crowded country. Despite all the crowding and issues we know about, they have in the last number of years developed a brand new railroad that takes freight from the Port of Rotterdam on a freight-dedicated line without a single level crossing straight into Germany in an hour to be distributed to 22 inland ports in Europe.

**Le sénateur Mercer :** Si ce problème était réglé, est-ce que ça nous permettrait de créer des emplois à Winnipeg, ce qui est évidemment un objectif pour nous?

**M. DeFehr :** Je dirais que oui, parce que la logistique du transport aux États-Unis est en train de tourner au cauchemar pour nous.

**Le sénateur Johnson :** J'aimerais que nous abordions les questions relatives aux Premières nations. D'après votre rapport, il est urgent que nous prenions des mesures. Vous pourriez peut-être nous parler du principal obstacle qui nous empêche de régler ces problèmes. Que faudrait-il pour faciliter le processus? Est-ce que l'idée d'un partenariat avec les Premières nations est une option pour ce qui est de régler ces problèmes?

**M. DeFehr :** Il faut examiner cette question dans le contexte où nous l'avons abordée. Au Canada, un certain nombre de problèmes peuvent faire en sorte qu'il est difficile de faire fonctionner le système. Certains de ces problèmes ont trait directement au système, par exemple la main-d'œuvre dans les ports ou la capacité des ports. Lorsqu'on essaie de donner de l'ampleur au système, par exemple, en agrandissant le port de Vancouver, on est confronté à des problèmes liés aux Premières nations. Ce que nous disons, c'est que les choses sont déjà suffisamment compliquées pour ce qui est de faire fonctionner le réseau de transport des marchandises. En ce qui concerne les Premières nations, lorsqu'on s'est enfin mis d'accord sur ce qui est à faire mais qu'il reste à régler un autre problème, vieux de 100 ans, ces problèmes liés au contexte empêchent toute croissance.

Nous disons au gouvernement fédéral que, pour que ces problèmes soient réglés, il faut s'occuper du bruit de fond avant toute chose. Je ne vois pas vraiment la question des Premières nations comme une question liée directement aux conteneurs et à la porte d'entrée, mais c'est un facteur qui peut nous empêcher d'être efficaces. Nous souhaitons encourager le gouvernement à régler ces questions, pour que nous puissions régler les problèmes dont nous nous occupons nous-mêmes. Nous n'avons pas de recommandations précises à formuler, parce que les recommandations à faire varient en fonction des endroits.

**Le sénateur Johnson :** Avez-vous vu ce genre de problème ailleurs, par exemple en Australie?

**M. DeFehr :** On n'a pas soulevé ce genre de problème là-bas. Nous n'avons pas vu cela ailleurs. Permettez-moi de vous donner un autre exemple. Aux Pays-Bas, il y a du monde partout, c'est incroyable. Les gens là-bas ont été confrontés aux mêmes genres de problèmes, c'est-à-dire aux problèmes des transports dans un pays peuplé. Malgré cette situation et tous les problèmes dont nous avons conscience, ils ont construit, au cours des dernières années, une nouvelle voie ferrée réservée aux trains de marchandises, qui partent du port de Rotterdam et qui se rendent en une heure en Allemagne, sans croiser aucun passage à niveau, pour livrer des marchandises qui sont ensuite distribuées dans 22 ports intérieurs de l'Europe.



In Holland, with all the crowding and issues, they figured out how to develop a new rail corridor that works like at a charm at 100 miles an hour, and we cannot figure out little things.

In other places, the world is moving and developing new patterns. In Los Angeles, they developed the Alameda Corridor, which took out 180 level crossings and is a corridor that moves straight through. Other places are acting. If we do not act, we will find that the world passed us by.

**Senator Eyton:** The committee has heard from many witnesses. It seems to me that the general approach is one that is local, and the concerns are local, and it is on a platform that emphasizes the problems. Your three-man committee report was valuable in taking a broader perspective. It seems to me that this issue should be seen as a national issue and not as a problem but as an opportunity. I do not get much of that building a national system from the witnesses or, indeed, from much of my reading. I am talking about the kind of vision used when we helped create this country with the CPR or with the St. Lawrence Seaway or with our pipeline infrastructure going from east to west across the country. Those were all seen as great national undertakings. It worries me that even the title of this study talks about Pacific Gateway container ports, which is in heavy print because it is an entity, and it refers residually to East Coast container ports and central container ports as a collection of independent entities.

My question is so big that it may be impossible to deal with adequately, but how do we change the focus of Canadians away from local problems, for example, talking about Vancouver as a separate entity and so on? How do we change to a broader focus, where we can do something to bring about a national system that deals with containers from the time they arrive in this country to the time they arrive at the customer's door?

**Mr. DeFehr:** I think the question of East Coast and West Coast should be separated. If we had been given the assignment of the East Coast, we might have come up with a report that would have addressed it. In many respects, it will have different issues. There is probably value in a good report on the East Coast, as there was on the West Coast. They are dealing with two different traffic flows. They are not identical. There is an East Coast strategy and a West Coast strategy and other strategies. I do not think the fact that this was a West Coast strategy is a problem. I simply say you should recommend someone develop an East Coast strategy as well.

En Hollande, même s'il y a du monde partout et malgré les problèmes, on a réussi à mettre sur pied un nouveau corridor ferroviaire qui fonctionne à merveille et le long duquel les trains circulent à 100 milles à l'heure, et nous, nous n'arrivons pas à régler de tout petits problèmes.

Ailleurs dans le monde, les choses bougent et on lance de nouvelles tendances. À Los Angeles, on a créé le corridor Alameda, ce qui a permis de supprimer 180 passages à niveau et de mettre en place une ligne directe. Ailleurs aussi, les choses bougent. Si nous ne faisons rien, nous allons constater un jour que le reste du monde nous a dépassé.

**Le sénateur Eyton :** Le comité a entendu de nombreux témoins. L'impression que j'ai, c'est que l'approche générale est une approche locale, que les préoccupations sont locales, et que tout cela s'inscrit dans un contexte qui met en lumière les problèmes. Le rapport de votre comité à trois membres a été utile parce qu'il a offert un point de vue plus général. Ce que je pense, c'est que cet enjeu devrait être vu comme un enjeu national, et comme une occasion plutôt que comme un problème. Je n'ai pas beaucoup entendu parler de la mise sur pied d'un système national par les témoins, ni, en fait, dans une bonne partie de mes lectures. Je parle du genre de vision que nous avons lorsque nous avons bâti un pays en créant la ligne du CPR ou en aménageant la Voie maritime du Saint-Laurent, ou encore en construisant un pipeline qui relie l'est et l'ouest du pays. Toutes ces choses ont été vues comme de grandes entreprises nationales. Je suis inquiet que même le titre de l'étude contienne les mots « port à conteneurs de la porte d'entrée du Pacifique », en caractères gras parce qu'il s'agit d'une chose distincte, et qu'ils renvoient accessoirement aux ports à conteneurs de la côte Est et de la région centrale, comme s'il s'agissait d'un ensemble de choses distinctes.

La portée de ma question est peut-être trop grande pour qu'il soit possible d'y répondre comme il faut, mais comment allons-nous faire pour amener les Canadiens à réfléchir à autre chose qu'aux problèmes locaux, et, par exemple, à cesser de parler de Vancouver comme d'un élément distinct du reste, et ainsi de suite? Comment faire pour nous donner une orientation générale, dans le cadre de laquelle nous allons pouvoir faire quelque chose pour créer un système national pour suivre les conteneurs à partir du moment où ils arrivent au pays et jusqu'à ce qu'ils aboutissent chez le client?

**M. DeFehr :** Je pense qu'il faut examiner la situation de la côte Est et celle de la côte Ouest à part. Si on nous avait demandé d'examiner la situation de la côte Est, nous aurions peut-être rédigé un rapport sur celle-ci. À de nombreux égards, les problèmes qui feront surface là-bas seront différents. Il serait probablement utile de faire un bon rapport sur la côte Est, comme on l'a fait pour la côte Ouest. Le trafic est différent aux deux endroits. La situation n'est pas la même. Il y a une stratégie pour la côte Est, et une pour la côte Ouest, et il y en a d'autres. Je ne pense pas que le fait qu'il s'agissait d'une stratégie pour la côte Ouest pose problème. Je dirais simplement que vous devriez recommander que quelqu'un élabore une stratégie pour la côte Est aussi.

Having said that, I agree with you entirely. The nature of the problem, in a sense, is national and may have certain geographical dimensions to it. You deal with some aspects of it nationally. The question of cabotage is national. The question of labour policy refers to all ports. Some of the solutions would probably have the same impact everywhere across the country. On the other hand, the idea of the Asia gateway and the railroads is a very particular system that needs to be dealt with, but more broadly than in just one port.

I made the joke with my group that, when I read the literature we were given at the start of the process, it sounded as though the gateway ended at Abbotsford. Nothing referred to anything after that. As I was from the Prairies, I saw my role as continuously reminding everyone that the gateway leads to something. Within government and most officials with whom we deal, they saw it as a port issue and not a systems issue beyond the port. Through our research, the three of us quickly realized it was a systems issue.

That was not the perspective I encountered when I became involved with this project. It would be a tremendous contribution if the Senate could address how to make this a systems issue.

**Senator Eyton:** I would like to talk about Prince Rupert. We had a fascinating visit there and I saw the port itself as a unique and special Canadian opportunity. We were told that the first phase of their current development cost approximately \$110 million. The second phase of the development to double their capacity would be in the order of \$700 million and a second berth further out would cost over \$1 billion. At the same time, the location of Prince Rupert seems to be ideal; the water conditions of the port and the weather that permits an all-year port seemed remarkable. As a business person, I thought this should be exploited. The difficulty is the amount of money that I cited is very large and beyond the government's budget and support.

Your report talks about privatization. Can you comment on how and to what extent privatization should go into funding the required infrastructure for Prince Rupert as a unique opportunity?

**Mr. DeFehr:** The question of privatization in our report refers more to operation of terminals in the system. We view the land and the port itself as a government trust. We were quite consistent in that.

I do not know all the regulations, but I understand the Canada Marine Act governs the ports in a way that they have limitations on borrowing capacity. If you travel the world, to places like Dubai, Singapore or Shanghai, their governments would clearly invest in advance. Many of you have been to China and know

Cela dit, je suis tout à fait d'accord avec vous. La nature du problème, dans un sens, est nationale, et il comporte certaines dimensions géographiques. On s'occupe de certains aspects du problème à l'échelle nationale. La question du cabotage est une question d'intérêt national. La question des politiques de travail touche tous les ports. Certaines des solutions possibles auraient probablement les mêmes répercussions partout au pays. Cependant, l'idée de la porte d'entrée de l'Asie et des lignes de chemin de fer est un système très particulier dont il faut s'occuper, mais dans une perspective plus générale que celle d'un seul port.

J'ai dit en blague aux gens de mon groupe que, lorsque j'ai lu la documentation qu'on nous a fournie au début du processus, on aurait dit que la porte d'entrée s'arrêtait à Abbotsford. Aucun des documents ne parlait d'un endroit au-delà de celui-là. Comme je viens des Prairies, j'ai pensé que mon rôle était de rappeler continuellement à tous que la porte d'entrée mène à quelque chose. Au gouvernement, comme la plupart des hauts fonctionnaires à qui nous avons affaire, on voit cette question comme une question liée au port, et non comme un problème lié au système et qui va au-delà du contexte du port. Lorsque nous nous sommes mis au travail, nous avons rapidement compris tous les trois que c'était un problème lié au système.

Ce n'est pas la perspective que j'ai vue lorsque j'ai commencé à m'attacher à ce problème. Le Sénat ferait une énorme contribution s'il trouvait le moyen de faire en sorte qu'on voie ce problème comme un problème lié au système.

**Le sénateur Eyton :** J'aimerais parler de Prince Rupert. Nous l'avons visité, et ça a été fascinant, et j'ai pensé que le port lui-même constituait une occasion unique et spéciale au Canada. On nous a dit que la première étape du projet en cours avait coûté environ 110 millions de dollars. La deuxième étape, qui fera doubler la capacité, coûtera environ 700 millions de dollars, et la construction d'un deuxième quai plus loin coûtera plus d'un milliard de dollars. En même temps, l'endroit semble idéal pour un port; l'état des eaux du port et les conditions météorologiques qui lui permettent d'être en activité toute l'année ont semblé remarquables. Comme homme d'affaires, j'ai pensé que c'était quelque chose à exploiter. Le problème, c'est que la somme dont j'ai parlé est très grosse et dépasse le budget du gouvernement et l'aide qu'il peut offrir.

Votre rapport parle de privatisation. Pouvez-vous nous dire comment et dans quelle mesure, selon vous, on devrait avoir recours à la privatisation pour financer l'infrastructure nécessaire en vue de saisir l'occasion unique qu'offre le port de Prince Rupert?

**M. DeFehr :** Lorsque nous parlons de privatisation dans notre rapport, c'est davantage en ce qui a trait à l'exploitation des terminaux du système. Nous voyons les terres et le port lui-même comme appartenant au gouvernement, en fiducie. Notre point de vue là-dessus est assez constant.

Je ne connais pas tous les règlements, mais je crois savoir que la Loi maritime du Canada régit les ports de telle façon que leur capacité d'emprunt est limitée. Si vous voyagez ailleurs dans le monde, vous allez constater qu'à des endroits comme Dubai, Singapour ou Shanghai, les gouvernements investissent à

they will build a bridge. You were talking about the rounding error in the port of Shanghai. In a sense, Canada is not prepared to go in advance of something to invest.

If we believe that the gateway can create an economic opportunity in Canada, something must go first. We felt that the investment in Prince Rupert is worthwhile, even if it is \$1 billion. The railroad capacity and the rest of the capacity are there. If the system works, the ships and traffic will come.

To put the \$1 billion in perspective, I believe the budget for fixing a few overpasses in Vancouver to allow the trucks to move between the ports is also approximately \$1 billion. In my view, that is not needed for the ports because the containers should get out of Vancouver as quickly as possible and not run around Vancouver. We are prepared to spend \$1 billion on building the overpasses. However, we should be spending it on getting the containers into the hinterland where they can be dealt with better.

If there is any place as a nation where we want to invest, invest in the upfront capacity where there may be a risk. The risk is low that it would not pay for itself. However, our current structure does not do that.

I do not know if privatization is the answer for the port itself. If the ports are well built and the system works, much of the port will be paid for through the operation of the terminals and it is not a high risk. That is where we should put our money.

**Senator Eyton:** You are suggesting that that should be government money, correct?

**Mr. DeFehr:** Yes, and government money that is paid for by the use of the port.

**Senator Eyton:** I have one other question. I am familiar with a mining company shipping metal concentrates from Australia to China and other Asian destinations. As a result of a variety of factors, including environmental concerns over exposure of the public to some of the concentrates, that company is moving from bulk shipment, which has been its practice until now, to container shipments of bulk supplies.

In Prince Rupert and other ports, it is clear that bulk shipping is treated differently than container shipment. I think there is a long-term trend wherein some of that bulk shipping will go into containers. Did you note that trend in your observations?

l'avance. Bon nombre d'entre vous êtes déjà allés en Chine, et vous savez que les Chinois vont construire un pont. Vous avez parlé de l'erreur d'arrondissement relativement au port de Shanghai. Dans un sens, le Canada n'est pas prêt à investir à l'avance.

Si nous croyons que la porte d'entrée peut créer une occasion à saisir pour le Canada sur le plan économique, il faut commencer par faire quelque chose. L'opinion que nous nous sommes faite, c'est qu'il vaut la peine d'investir à Prince Rupert, même si c'est un milliard de dollars. La capacité de transport ferroviaire et les autres capacités sont en place. Si le système fonctionne, les navires et les marchandises vont venir.

Pour mettre cette somme de un milliard de dollars en perspective, je crois que le budget de construction de quelques viaducs à Vancouver pour permettre aux camions de se déplacer entre les ports est également d'environ un milliard de dollars. À mon sens, ce n'est pas nécessaire pour les ports, parce que les conteneurs pourraient sortir de Vancouver le plus rapidement possible au lieu de faire le tour de la ville. Nous sommes prêts à consacrer un milliard de dollars à la construction de viaducs. Pourtant, nous devrions nous servir de cet argent pour faire en sorte que les conteneurs soient transportés dans l'arrière-pays, où on peut mieux s'en occuper.

S'il y a une chose dans laquelle nous devrions investir comme pays, c'est dans l'augmentation de la capacité à l'avance, ce qui peut représenter un certain risque. Le risque que cet investissement ne soit pas rentable est faible. Cependant, notre structure actuelle ne permet pas cela.

Je ne sais pas si la privatisation est la solution pour ce qui est du port lui-même. Si les ports sont bien construits et que le système fonctionne, les coûts sont en grande partie payés par l'exploitation des terminaux, et il n'y a pas beaucoup de risque à cet égard. C'est là-dedans que nous devrions investir notre argent.

**Le sénateur Eyton :** Vous laissez entendre que ce devrait être l'argent du gouvernement, n'est-ce pas?

**M. DeFehr :** Oui, l'argent du gouvernement qui vient de l'exploitation du port.

**Le sénateur Eyton :** J'ai une autre question. Je connais une société minière qui expédie des métaux concentrés de l'Australie vers la Chine et vers d'autres destinations en Asie. En raison de divers facteurs, notamment des préoccupations environnementales concernant l'exposition de la population à certains de ces métaux concentrés, l'entreprise est en train de passer du transport en vrac, ce qu'elle faisait jusqu'à maintenant, au transport par conteneur de fournitures en vrac.

À Prince Rupert et dans d'autres ports, il est clair qu'on traite le transport en vrac différemment du transport par conteneur. Je pense que la tendance à long terme est que ces marchandises en vrac vont être transportées dans des conteneurs. Avez-vous relevé cette tendance?

**Mr. DeFehr:** One of the reasons for the inland terminals is to make the containers more accessible. I will not go into detail, but the point is to make it easier for people to get to the rail lines and for the rail lines to handle that. A series of five or six inland terminals across the Prairies would do that.

I am from Manitoba. As you know, we have a diversified cropping pattern. The big grain companies will not be excited about containerization. They have a terminal in Prince Rupert and others in Vancouver that they want to keep busy. However, this also lets them control the freight because that is the only way you can get it out.

If you containerize it, many smaller users could also get onto the system. The person who can attach their name to 10 or 50 containers of organic wheat or specialized crops suddenly can get access to the system and ship higher-value goods. If you begin to flip the incentives a little to let the containers work for the grain industry, you would begin to ship more higher-value commodities. Instead of transporting a shipload of wheat that is all mixed together, many farmers who produce special crops can now ship 2, 10 or 100 containers and get the higher value.

With respect to the question regarding the First Nations that Senator Johnson asked, looking at the CN line across the northern Prairies, there are a lot of products such as hay. Approximately 100,000 containers of hay can go to Dubai and the Gulf Region. That is a product that does not have to be shipped on a time-sensitive basis. The same is true for wood chips. You can store it and load it during the slow season for container traffic — ship it during the Christmas week. There are products for which First Nations lands might be very suitable. They can access containers in the seasons when the demand is weakest since they are not as time sensitive.

If one began to explore what containers can be shipped, you can do more. The container shipped is 20 tons because that is the capacity of the road. There is another interesting thing about Australia. The Australians have figured out that certain containers have extra steel in them and can handle up to 36 tons. They are loading the containers at the rail yard and load 36 tons per container. They keep it on the rail lines and avoid the roads. When you go from 20 tons to 36 tons per container, you tilt the system in favour of bulk shipment.

I could give you more examples. However, as you go around the world, people are figuring things out. The more we shift to containers, the more we can increase the value of our products in access. We are told that where there are more loaded containers

**M. DeFehr :** L'un des buts des terminaux intérieurs, c'est de rendre les conteneurs plus accessibles. Je ne vais pas entrer dans le détail, mais l'idée, c'est de faciliter l'accès aux lignes de chemin de fer pour les gens et la manutention pour les sociétés ferroviaires. Une série de cinq ou six terminaux intérieurs dans les Prairies permettrait de le faire.

Je viens du Manitoba. Comme vous le savez, notre régime de cultures est diversifié. Les grandes entreprises céréalières ne vont pas être très intéressées par la conteneurisation. Elles ont un terminal à Prince Rupert et d'autres à Vancouver qu'elles veulent maintenir en activité. Cependant, cette situation leur permet d'avoir l'emprise sur le transport, parce que c'est le seul moyen d'expédier les produits.

Si on commence à faire du transport par conteneur, beaucoup de petits usagers vont pouvoir utiliser le système. La personne qui est en mesure de remplir dix ou 50 conteneurs de blé biologique ou de produits agricoles spéciaux devient tout à coup en mesure d'accéder au système et d'expédier des produits de plus grande valeur. Si on joue un peu avec les mesures d'incitation pour faire en sorte que les conteneurs soient une bonne idée pour l'industrie céréalière, les gens vont pouvoir expédier davantage les produits de plus grande valeur. Plutôt que d'envoyer leur blé mélangé avec celui des autres, beaucoup d'agriculteurs qui cultivent des produits spéciaux pourraient expédier deux, dix ou 100 conteneurs et obtenir un meilleur prix.

En ce qui concerne la question au sujet des Premières nations que le sénateur Johnson a posée, si nous jetons un coup d'œil du côté de la ligne du CN qui traverse le nord des Prairies, elle transporte beaucoup de produits comme du foin. Environ 100 000 conteneurs de foin partent à destination de Dubai et de la région du Golfe. Il ne s'agit pas d'un produit qu'il faut expédier dans un délai précis. C'est la même chose pour ce qui est des copeaux de bois. On ne peut stocker ces produits et les expédier pendant la saison morte du trafic conteneurisé — les envoyer pendant la semaine de Noël. Il y a des produits pour lesquels les terres des Premières nations seraient très bien adaptées. On peut là-bas accéder aux conteneurs pendant les saisons où la demande est la plus faible, puisque les produits ne sont pas périssables.

Si on commence à examiner quels conteneurs il est possible d'expédier, on se rend compte que d'autres choses sont possibles. Les conteneurs qu'on utilise contiennent 20 tonnes de marchandises, parce que c'est la capacité de la route. Voilà une autre chose intéressante au sujet de l'Australie. Les Australiens ont découvert que certains conteneurs sont fabriqués avec plus d'acier et peuvent contenir jusqu'à 36 tonnes de marchandises. Ils chargent les conteneurs dans une cour de triage et placent 36 tonnes de marchandises dans chacun des conteneurs. Ils les transportent par train exclusivement, en évitant les routes. En passant 20 à 36 tonnes par conteneur, on fait en sorte que le système favorise l'expédition en vrac.

Je pourrais vous donner d'autres exemples. Ce que je vous dirais, cependant, c'est que les gens trouvent des solutions ailleurs dans le monde. Plus le transport par conteneur va prendre de l'importance, plus nous allons pouvoir accroître la valeur des

going out, shippers will send their ships to those ports because they will get extra revenue. The ability to load containers going out should be an important consideration. We always consider containers coming in because it is important. I would say there is even more economic opportunity in containers going out.

**The Deputy Chair:** Mr. DeFehr, the time has gone quickly because your presentation has been so interesting and informative. In particular, I found your comments about the systems issues, such as why people do not want to come to Canadian ports, issues of the reliability of Canadian ports, very important to our committee. Thank you for highlighting that in the manner you did.

In this next session, we are honoured to have Loblaw Companies Limited make a presentation to us. With us, we have Mr. Robert Wiebe, Senior Vice President, Transportation, and Mr. Dan Parkes, Vice President, International Transport and Logistics.

Please proceed with your presentation, following which we will ask you questions. Welcome, both of you. You now have the floor.

**Robert Wiebe, Senior Vice President, Transportation, Loblaw Companies Limited:** We want to thank you for the chance to present to you today. We look for your feedback once we have concluded the presentation.

Most people are aware of Loblaw Companies Limited. However, if you are not, I hope this will help you understand who we are and the extent to which we use both Canada's ports and the rail system.

We are the largest private employer in Canada. We have 137,000 teammates across the country. We continue to maintain dominant market position in each region, whether that be Atlantic Canada, Quebec, Ontario or Western Canada. From a grocery perspective, we are the dominant player.

Historically, we are a region-intense business. That will become clear later when we talk about transportation and the infrastructure. We are Provigo in Quebec, Atlantic Wholesalers in the Atlantic and Loblaws in Ontario. In Western Canada, we are Westfair Foods Ltd. and Kelly, Douglas & Company, Limited. The structures within our company have grown up as a result of the regional nature of our business and the acquisitions that have led us to where we are today.

Obviously, one of the big pressures that we are facing today is from a large American retailer that has come in. They do make a good use of logistics and transportation and they truly understand how important this is to their business model.

produits que nous expédions grâce à un accès plus facile. On nous a dit que les armateurs envoient leurs navires dans les ports où il y a davantage de conteneurs pleins qui doivent partir, parce que cela leur permet d'accroître leur revenu. La possibilité de charger les conteneurs qui repartent devrait être une considération importante. Nous pensons toujours aux conteneurs qui arrivent, parce que c'est important. Je dirais que les conteneurs qui repartent offrent encore plus de possibilités sur le plan économique.

**Le vice-président :** Monsieur DeFehr, le temps a passé vite parce que votre exposé a été très intéressant et éclairant. J'ai trouvé particulièrement pertinent, par rapport aux travaux du comité, vos observations sur les problèmes liés au système, notamment les raisons qui font que les gens ne veulent pas se rendre dans les ports canadiens et les questions liées à la fiabilité des ports du Canada. Merci d'avoir mis ces éléments en lumière comme vous l'avez fait.

Pour la prochaine séance, nous avons l'honneur de recevoir des représentants des Compagnies Loblaw limitée, qui vont nous présenter un exposé. Nous recevons M. Robert Wiebe, vice-président principal, Transports, et M. Dan Parkes, vice-président, Transport international et logistique.

Je vous prie de faire votre exposé, après quoi nous allons vous poser des questions. Bienvenue à vous deux. Vous avez la parole.

**Robert Wiebe, vice-président principal, Transports, Compagnies Loblaw limitée :** Merci de nous offrir l'occasion de vous présenter un exposé aujourd'hui. Nous avons hâte d'entendre les commentaires que vous aurez à faire après notre exposé.

La plupart des gens connaissent Compagnies Loblaw limitée. Cependant, si ce n'est pas votre cas, j'espère que l'exposé va vous aider à comprendre qui nous sommes et la mesure dans laquelle nous avons recours aux ports et au réseau ferroviaire du Canada.

Nous sommes le plus gros employeur privé du pays. Notre équipe compte 137 000 membres dans l'ensemble du Canada. Nous continuons de dominer le marché dans chacune des régions, c'est-à-dire dans la région de l'Atlantique, celle du Québec, celle de l'Ontario et celle de l'Ouest. Nous sommes le supermarché le plus important.

Nous avons toujours été une entreprise axée sur les régions. Cela va ressortir clairement tout à l'heure lorsque nous allons parler des transports et de l'infrastructure. Nous sommes Provigo au Québec, Atlantic Wholesalers dans l'Atlantique et Loblaws en Ontario. Dans l'Ouest, nous sommes Westfair Foods Ltd. et Kelly, Douglas & Company, Limited. Les organisations qui font partie de notre entreprise ont pris de l'expansion en raison du caractère régional de celle-ci ainsi que des acquisitions qui nous ont menés là où nous sommes rendus aujourd'hui.

Évidemment, l'une des pressions importantes que nous subissons aujourd'hui vient d'un gros détaillant américain qui a fait son entrée sur le marché. Cette entreprise utilise bien la logistique et les transports, et ses dirigeants comprennent bien l'importance de ces éléments par rapport à leur modèle d'affaires.

**The Deputy Chair:** We are trying to get them before this committee to talk about that.

**Mr. Wiebe:** Good luck to you. I am not a fan.

I am sure some of you are invested in Loblaw or have read *The Globe and Mail* over the last two years. We have certainly had our issues. One of our major issues is that of supply chain. I will take you through a little bit of it later in the presentation. Regardless, it is timely that you are considering this. Loblaw's issues regarding our shelf-age availability for our consumers and our supply chain issues are really a direct result of a lack of funding and a lack of focus over a period of years on our supply chain and transport infrastructure.

I will give you the scope of our transport operations. We are the second-largest private fleet in Canada. We run 700 tractors and have 1,100 drivers. We have about four times that if we include our third-party relationships with people like Armour Transportation Systems in Atlantic Canada, Calac Trucking Ltd. in Saskatchewan, people in B.C. and primarily Canada Cartage in Ontario.

We made a strategic decision to move away, in some cases, from having our own drivers and our own tractors. We contracted a lot of that work out. We currently control about 60 per cent of our inbound freight. That 60 per cent of the inbound freight comes from India, China, California, Florida, Mexico and anywhere across Canada. We move freight about 800 million kilometres a year.

We have also got an ongoing factory gate pricing project. It is part of our supply chain 2010 strategy whereby we will assume freight at our vendors' docks, bring that freight into our distribution facilities and leverage our transport know-how and transport dollar-spend to bring down our costs. Obviously, by virtue of that, we hope to bring up our competitors' costs.

Our annual freight cost is about \$824 million. With the factory gate initiative, that will rise to \$1.1 billion by 2009.

We are one of CPR's largest domestic intermodal customers. We run approximately 40,000 loads annually between the West and East with them. We are a heavy user of the rail infrastructure and, as you will see, we are also the fourth-largest direct importer through the Port of Vancouver. Therefore, we are also a heavy user of the port infrastructure as well.

Mr. Parkes will take us through the TEUs.

**Le vice-président :** Nous essayons de les convaincre de comparaître devant le comité pour parler de cela.

**M. Wiebe :** Bonne chance. Je n'aime pas beaucoup cette entreprise.

Je suis sûr que certains d'entre vous avez investi dans Loblaw ou encore lu le *Globe and Mail* au cours des deux dernières années. Il est clair que nous avons eu notre lot de problèmes. L'un des plus importants auxquels nous avons été confrontés, c'est celui de la chaîne d'approvisionnement. Je vais vous en parler un peu plus en détail tout à l'heure. D'une manière ou d'une autre, ça tombe bien que vous vous penchiez là-dessus en ce moment. Les problèmes qu'a connus Loblaw au chapitre de la présence de nos produits sur les tablettes et de la chaîne d'approvisionnement découlent en fait directement d'un manque de financement et d'orientation qui a duré pendant un certain nombre d'années au sein de notre infrastructure d'approvisionnement et de transport.

Je vais vous donner une idée de nos activités de transport. Nous possédons le deuxième parc en importance au Canada. Nous avons 700 remorques et 1 100 chauffeurs. Les chiffres sont probablement quatre fois plus gros si nous comptons nos liens avec des tiers comme Armour Transportation Systems dans la région de l'Atlantique, Calac Trucking Ltd. en Saskatchewan, des gens en Colombie-Britannique et surtout Canada Cartage en Ontario.

Nous avons pris la décision stratégique de ne pas utiliser nos propres chauffeurs et nos propres remorques dans certains cas. Nous avons donné à contrat une bonne partie de ce travail. En ce moment, nous transportons environ 60 p. 100 des marchandises que nous importons. Il s'agit de la marchandise qui vient de l'Inde, de la Chine, de la Californie, de la Floride, du Mexique et de n'importe où au Canada. Nous transportons de la marchandise sur environ 800 millions de kilomètres par année.

Nous avons également un projet en cours d'établissement des prix à la porte de l'usine. Ce projet fait partie de notre stratégie sur la chaîne d'approvisionnement pour 2010, dans le cadre de laquelle nous allons prendre possession de la marchandise sur les quais de nos fournisseurs, la transporter dans nos centres de distribution et tirer parti de notre savoir-faire en matière de transport et de l'argent que nous avons investi dans ce domaine pour faire diminuer nos frais. Évidemment, nous espérons ainsi faire augmenter ceux de nos concurrents.

Nos frais de transport annuels totalisent environ 824 millions de dollars. Après la mise sur pied de l'initiative d'établissement des prix à la porte des usines, ils vont passer à 1,1 milliard de dollars en 2009.

Nous sommes l'un des plus gros clients du CP, pour ce qui est du transport intermodal au pays. Nous faisons transporter environ 40 000 chargements sur l'axe ouest-est par cette société. Nous sommes un usager important de l'infrastructure ferroviaire, et, comme vous allez le voir, nous venons aussi au quatrième rang des importateurs directs dans le port de Vancouver. Nous sommes donc un usager important de l'infrastructure portuaire aussi.

M. Parkes va vous parler en détail des EVP.

**Dan Parkes, Vice President, International Transport and Logistics, Loblaw Companies Limited:** Over the past few years, we have tracked the TEUs, 20-foot-equivalent units, we bring into the country. They are coming primarily from Asia. Between 2002 and 2006, we saw a steady rise in our volume coming through the Port of Vancouver. In 2007, as you can see, our food wallet continued to grow. Our GM fell off somewhat. That was a strategic initiative within our organization to get away from a lot of the seasonal items. Because of some infrastructure and supply chain issues in getting it to the market in a timely fashion, we would have issues with product sitting in our warehouses. Again, it is a summer program, but by the time we get it through the port, the rail system, the avalanches and so forth, we cannot sell it during that season. We have made that strategic change.

Our GM initiatives going forward up through 2010 will be centralized around our new apparel program. We will be tripling our volume there, so we will start to see a steady rise in our GM volume. With the issues we have at the terminals and with the railway, it is a great concern to us now, knowing that we are putting a lot of financial burden on our organization by trying to triple the size of our new apparel program.

We will see a considerable increase in our GM volume over the next three years. A big concern for us moving forward is to ensure that moving through the port is seamless, onto the railways and into our networks.

**Mr. Wiebe:** The next slide is our supply chain 2010 initiative, and that has been announced to the market through our investors' calls and also at our annual meeting.

I could take you through each line, but I will generalize it in this fashion. We understand that we need to have much better shelf-edge availability for our consumers. In order to get there, we have to take ourselves, as a supply chain within Loblaw, to a flow environment versus a transport-it-and-store-it-in-a-big-warehouse environment.

Today, we are probably the largest private-warehouse operator in Canada. We operate over 7 million square feet of warehouse facilities across the country; however, that will not cut it in the future. One of the reasons we look forward to speaking with this

**Dan Parkes, vice-président, Transport international et logistique, Compagnie Loblaw limitée :** Au cours des dernières années, nous avons suivi les EVP ou équivalents 20 pieds que nous faisons venir au pays. Ceux-ci viennent surtout de l'Asie. Entre 2002 et 2006, nous avons assisté à une augmentation régulière du volume de nos EVP qui passent par le port de Vancouver. En 2007, comme vous pouvez le voir, notre portefeuille de l'alimentation a continué de croître. Nous avons connu une petite baisse du côté des articles d'usage courant. Il y a eu une initiative stratégique au sein de notre organisation dont le but était de nous débarrasser de beaucoup d'articles saisonniers. À cause de problèmes liés à l'infrastructure et à la chaîne d'approvisionnement qui faisaient que nous avions de la difficulté à mettre les produits en question sur le marché en temps opportun, nous avions des produits qui restaient longtemps dans nos entrepôts. Encore une fois, c'est un programme d'été, mais compte tenu du temps qu'il fallait pour faire passer les marchandises par le port, par le réseau ferroviaire, avec les avalanches et autres choses du genre, nous n'arrivions pas à vendre nos produits pendant l'été. Nous avons donc changé de stratégie.

Nos initiatives concernant les articles d'usage courant qui seront en vigueur jusqu'à 2010 tourneront autour de notre nouveau programme sur les vêtements. Nous allons tripler notre volume de ventes dans ce domaine, ce qui fait que nous allons commencer à voir notre volume de ventes d'articles d'usage courant augmenter de façon régulière. Vu les problèmes que nous connaissons aux terminaux et dans le réseau ferroviaire, cela nous préoccupe beaucoup en ce moment, puisque nous savons que nous plaçons un fardeau financier important sur notre organisation en essayant de tripler la taille de notre nouveau programme relatif aux vêtements.

Nous allons assister à une augmentation importante de notre volume de ventes d'articles d'usage courant au cours des trois prochaines années. L'une de nos préoccupations importantes, pour l'avenir, c'est de nous assurer que les marchandises passent facilement par le port, par le réseau ferroviaire et par nos réseaux.

**M. Wiebe :** La prochaine diapo porte sur notre initiative concernant la chaîne d'approvisionnement pour 2010, et cette initiative a fait l'objet d'une annonce au marché lorsque nous avons appelé nos investisseurs et aussi à l'occasion de notre assemblée générale annuelle.

Je vais vous expliquer chacune des lignes, mais je vais généraliser des choses comme suit. Nous savons que nous devons assurer une présence beaucoup plus constante de nos produits sur les tablettes pour nos clients. Pour le faire, nous devons transformer la chaîne d'approvisionnement au sein de Loblaw en milieu dynamique, plutôt que de continuer à transporter les marchandises pour les stocker dans un grand entrepôt.

À l'heure actuelle, nous sommes probablement le plus gros exploitant d'entrepôt privé au Canada. Nous exploitons des entrepôts dont la surface totalise plus de sept millions de pieds carrés au pays, et cela ne va pas suffire dans l'avenir. L'une des

committee is that, as we enter into a flow environment, having product on time at the dock when it is required will be of paramount importance to us.

I will take you through our transport planning structure in a moment. The key is that everything we have gone through — avalanches, derailments, port congestion issues and those kinds of things — leads us away from our supply chain 2010 program, which is flow. In order to have flow, you must have reliability in the transport infrastructure. Transport is the backbone for our entire supply chain 2010 program, which leads us to our keen interest in this committee.

I did not take you through present state because we are moving toward our future state, which is the geography-based planning from a transport perspective. Today, we have 29 transport hubs or transport planning centres in virtually every distribution facility in Canada. Obviously, they are very efficient at managing their own transport but not very good at stepping back and looking at the Loblaw network from an integrated perspective.

We are going to move to geography-based planning. Atlantic Canada would be planned in one bucket, Quebec would be planned in one bucket, Western Canada would be planned in one bucket and Ontario would be planned in a bucket. Obviously, given our intermodal nature and the national nature of some of our freight, those moves would be planned together as well.

The next slide, from the distribution facilities to the stores to the vendors and back, is meant to show you how time critical this will be. Whether we are shipping from Vancouver to our stores in Saskatoon, or from Saskatoon back into Alberta and Alberta back into British Columbia, the flow environment we will operate in, along with the regional nature of the plan, will require us to have a high degree of reliability from a transport perspective. That will put a lot of pressure on our ports and a fair bit of pressure on the rail system as well.

Some major issues we face from a rail perspective are derailments and avalanches. We faced 12 derailments and avalanches, resulting in an average delay of 2.3 days over approximately 18 weeks. That effectively means that three weeks out of four, we had a delay anywhere from 24 hours to 72 hours into our distribution facilities.

I would take you through our inventory numbers, but what it really means is that we have to begin operating in a just-in-case world, which is bring more product in than is required just in case there is an avalanche or a derailment that the trains cannot get

raisons pour lesquelles nous avons hâte de discuter avec les membres du comité, c'est que, au fur et à mesure que nous allons transformer notre chaîne d'approvisionnement en milieu dynamique, le fait que les produits arrivent à temps aux quais sera d'une importance capitale pour nous.

Je vais vous décrire notre structure de planification des transports dans un instant. La chose la plus importante, c'est que tout ce que nous avons subi — les avalanches, les déraillements, les problèmes de congestion dans les ports et autres choses du genre — nous a éloignés de l'objectif de notre programme de la chaîne d'approvisionnement pour 2010, qui est d'établir un milieu dynamique. Pour que l'approvisionnement soit dynamique, il faut pouvoir compter sur une infrastructure de transport. Les transports sont le fondement de tout notre programme relatif à la chaîne d'approvisionnement, ce qui nous amène au grand intérêt que nous portons aux travaux du comité.

Je ne vous ai pas expliqué notre situation actuelle, parce que nous sommes en train de progresser vers notre situation future, qui sera celle d'une planification géographique des transports. À l'heure actuelle, nous avons 29 centres de planification des transports, c'est-à-dire pratiquement un dans chacun des centres de distribution du Canada. Évidemment, ces centres sont très efficaces lorsqu'il s'agit de la gestion de leur transport, mais ils ne sont pas très bons pour prendre du recul et envisager le réseau de Loblaw dans l'ensemble.

Nous allons adopter une planification géographique. La planification va se faire dans un compartiment pour la région de l'Atlantique, un pour le Québec, un pour l'Ouest et un pour l'Ontario. Évidemment, comme nous avons recours au transport intermodal et qu'une certaine partie de notre marchandise est transportée à l'échelle nationale, ces transports seront également planifiés ensemble.

La diapo suivante, qui montre le trajet des centres de distribution dans les magasins, puis vers les fournisseurs et de retour aux centres de distribution, est là pour vous montrer à quel point cela devra bien se dérouler dans le temps. Que nous expédions les marchandises de Vancouver vers nos magasins de Saskatoon ou de Saskatoon vers l'Alberta, puis de l'Alberta vers la Colombie-Britannique, le milieu dynamique dans lequel nous allons effectuer nos activités, ainsi que la nature régionale du plan, feront que nous devons nous fier dans une large mesure au réseau des transports. Cela va mettre beaucoup de pression sur nos ports et pas mal de pression aussi sur le réseau ferroviaire.

Pour ce qui est du transport ferroviaire, deux problèmes importants auxquels nous faisons face, ce sont les déraillements et les avalanches. Nous avons été victimes de 12 déraillements et avalanches, qui ont donné lieu à un retard de 2,3 jours en moyenne, sur une période d'environ 18 semaines. Cela signifie que trois semaines sur quatre, il y a un retard de 24 à 72 heures aux centres de distribution.

Je pourrais vous présenter les chiffres concernant les stocks, mais ce que cela veut vraiment dire, c'est que nous devons nous adapter au monde au cas où, c'est-à-dire faire venir davantage de produits que dont nous avons besoin au cas où il y aurait une



around. For us, every day of extra inventory that we hold costs us \$50 million. That is the hit we will take by increasing our inventory.

I am sure this committee is well aware of the BCMEA/ILWU negotiations and their successful outcome, thankfully. However, as Loblaw companies, it forced us to look at U.S. port and rail options because we have a disproportionate reliance on the Port of Vancouver for our imports. We use Halifax a fair bit, Senator Mercer, but not to the extent we would like. I am sure we will get into that in the question and answer side of it.

**The Deputy Chair:** What do you mean by “due to space allotments”? What does that mean?

**Mr. Wiebe:** We would love to use the Port of Halifax more — and I noted your keen interest in that with Mr. DeFehr. We want to use more of our allotment into Halifax, but right now we cannot get shipping lines to call Halifax. They will stop their ships in New Jersey and New York and will not carry on to Halifax, primarily due to the economics. We have approached the shipping lines and guaranteed them slots on the ships — we will fill those slots each week — yet we still cannot get the lines to call the Port of Halifax with another ship.

It may end up that Canadian Tire, Loblaw and potentially Wal-Mart, although they tend to use the U.S. ports a fair bit more, may have to create some sort of Canadian retail consortium to fill a ship each week. We have not done that yet. We did not think we would have to if we were willing to commit a certain number of containers. I certainly know Canadian Tire has gone through the same thing, as has The Bay. We thought that if you were willing to commit a certain number of slots to those ships that would be enough incentive to bring another ship into the Port of Halifax, but we have not been successful to date.

**The Deputy Chair:** Canadian Tire told us they are bringing 5,000 containers a year into Halifax, and they would like to immediately increase it to 10,000. The desire is there to do it.

**Mr. Wiebe:** Yes; every Canadian retailer is interested in using the Port of Halifax. I have said it before, but we have a disproportionate reliance on Vancouver. If there is a problem in Vancouver, we face it. We have been through the truckers’ strike. Mr. Parkes was on the lines getting our containers through when the truckers went on strike.

We got the ILWU, which was concluded successfully, but there are many other issues out there. For example, the rail labour disruptions, when the maintenance of way workers were on strike,

avalanche ou un déraillement et que les trains ne pourraient faire le tour. Conserver des stocks supplémentaires nous coûte 50 millions de dollars par jour. C’est la perte que nous allons subir en augmentant nos stocks.

Je suis sûr que les membres du comité ont suivi les négociations de la BCMEA et du ILWU, qui ont connu un dénouement positif, Dieu merci. Cependant, ces négociations ont forcé Loblaw à se tourner vers les ports et les sociétés ferroviaires américaines, parce que nous dépendons trop du port de Vancouver pour ce qui est de nos importations. Nous faisons passer pas mal de marchandises par le port de Halifax, sénateur Mercer, mais pas autant que nous le souhaiterions. Je suis sûr que nous allons aborder ce sujet au cours de la période de questions.

**Le vice-président :** Que voulez-vous dire par « en raison de l’espace alloué »? Qu’est-ce que ça veut dire?

**M. Wiebe :** Nous aimerions beaucoup utiliser davantage le port de Halifax — et j’ai signalé à M. DeFehr que cela nous intéresse beaucoup. Nous voulons utiliser davantage l’espace qui nous est alloué à Halifax, mais, à l’heure actuelle, nous n’arrivons pas à faire en sorte que les navires fassent escale à Halifax. Les navires font escale au New Jersey et à New York, mais ils ne se rendent pas jusqu’à Halifax, surtout pour des motifs économiques. Nous avons discuté avec les transporteurs maritimes et leur avons garanti que nous utiliserions tant d’espace par semaine sur leur bateau. Malgré cela, nous n’arrivons pas à les convaincre de faire escale au port de Halifax avec un autre navire.

Au bout du compte, Canadian Tire, Loblaw et peut-être Wal-Mart — quoique cette entreprise a tendance à utiliser beaucoup plus les ports américains — pourraient devoir créer une sorte de consortium des détaillants canadiens pour remplir un navire chaque semaine. Nous ne l’avons pas encore fait. Nous ne pensions pas avoir à le faire si nous étions prêts à nous engager à utiliser un certain nombre de conteneurs. Je sais que Canadian Tire est passé par là, tout comme La Baie. Nous pensons que si nous nous engageons à utiliser un certain nombre de conteneurs, ce serait suffisant pour inciter les transporteurs maritimes à envoyer un autre navire dans le port de Halifax, mais nous n’avons pas réussi à les convaincre jusqu’à maintenant.

**Le vice-président :** Les représentants de Canadian Tire nous ont dit qu’ils font transporter 5 000 conteneurs par année à Halifax, et qu’ils aimeraient faire passer ce chiffre à 10 000 dans l’immédiat. Le désir de faire cela est exprimé.

**M. Wiebe :** Oui, tous les détaillants canadiens aimeraient utiliser le port de Halifax. Je l’ai déjà dit, mais nous comptons trop sur le port de Vancouver. S’il y a un problème là-bas, cela nous touche directement. Nous avons vécu la grève des camionneurs. M. Parkes était sur place et travaillait à l’acheminement de nos conteneurs lorsque les camionneurs étaient en grève.

Il y a eu les négociations de l’ILWU, qui se sont bien terminées, mais il y a beaucoup d’autres problèmes qui surviennent. Les arrêts de travail qui ont eu lieu, par exemple, lorsque les employés

affected international containers through the Port of Vancouver. It seems there is such a reliance on that port. One glitch, one tick, one problem and we face it all the way through our supply chain.

**The Deputy Chair:** Please continue.

**Mr. Wiebe:** Truthfully, we are not confident the Canadian port or the rail infrastructure will be robust enough to handle our predicted growth as a company. We are looking at a 12 per cent increase through the port annually and about a 14 per cent increase over the rail lines. Some of that is due to our factory gate pricing initiative, but a lot of it is due to the fact that we are sourcing more products offshore. As Mr. Parkes mentioned earlier, apparel is becoming an ever-larger piece of our business.

We put down some suggestions. I am not presumptuous enough to think these are brilliant suggestions. I am sure you have heard this from many people.

We feel there has to be an economic incentive for railways to double track or put more double track within their infrastructure. This reduces delays when derailments occur. From a transport perspective, we operate in one of the most difficult environments in the world, so we understand that these can happen. It is a question of what to do when they happen. You need to ensure that you have the appropriate infrastructure so trains can skirt the derailment to minimize the delays. Going back to my inventory numbers, if we have to plan for a three-day delay every winter, then we will to increase our inventory in our warehouses. Across our patch, that amounts to \$150 million, which is a significant hit to our cash flow.

I talked about a potential public-private partnership to increase spending on the rail infrastructure. We have derailment pinch points, such as in Northern Ontario and the Rocky Mountains. As well, the Rockies are avalanche-prone. We are a primary customer of the Canadian Pacific Railway and, although we have had a pretty good winter, CN has been hit hard by derailments. We feel the repercussion of that in our distribution centres and no-shows because many of our suppliers ship to us via CN rail. In terms of shelf availability in our stores, that becomes an ever-growing problem for us.

Wal-Mart has a plan for the just-in-case scenario. They have a 1 million square foot facility on an 80-acre lot, which effectively means that they have a trailer parking lot, which we call the bone

de l'entretien de la voie ferrée ont fait la grève, ont affecté l'acheminement des conteneurs internationaux dans le port de Vancouver. Il semble qu'on dépend tellement de ce port. Il suffit d'un petit problème pour qu'il y ait des répercussions tout le long de notre chaîne d'approvisionnement.

**Le vice-président :** Continuez, je vous prie.

**M. Wiebe :** Sincèrement, nous ne sommes pas convaincus que l'infrastructure des ports et du transport ferroviaire du Canada va être suffisamment solide pour soutenir la croissance prévue de notre entreprise. Nous envisageons une augmentation de 12 p. 100 de la quantité de marchandises qui va passer par le port chaque année et une augmentation d'environ 14 p. 100 du côté des lignes de chemin de fer. Cette augmentation est attribuable en partie à notre initiative d'établissement des prix à la porte de l'usine, mais aussi en grande partie au fait que nous faisons fabriquer davantage de produits à l'étranger. Comme M. Parkes l'a mentionné tout à l'heure, la vente de vêtements est en train de devenir une part de plus en plus importante de nos activités.

Nous avons couché quelques suggestions sur papier. Je n'ai pas la prétention de penser que ce sont des suggestions brillantes. Je suis sûr que vous avez entendu beaucoup de gens dire ce que je vais dire.

Nous sommes d'avis qu'il faut mettre en place des mesures d'incitation économique pour que les sociétés ferroviaires doublent leurs voies ferrées ou construisent davantage de voies doubles au sein de l'infrastructure. Cela permet de réduire les retards lorsqu'il y a des déraillements. Du point de vue des transports, nous nous trouvons dans l'un des environnements les plus difficiles du monde, alors nous comprenons que ce genre de chose peut se produire. La question, c'est de savoir quoi faire lorsque ces choses se produisent. Il faut s'assurer de mettre en place une infrastructure appropriée, de façon que le train puisse contourner le lieu du déraillement, ce qui permet de réduire au minimum les retards. Pour en revenir à mes chiffres relatifs aux stocks, si nous devons prévoir un retard de trois jours chaque hiver, alors nous allons stocker davantage de produits dans nos entrepôts. Pour nous, cela représente 150 millions de dollars, et c'est une perte de liquidités importante.

J'ai parlé d'un éventuel partenariat public-privé qui aurait pour but de favoriser les investissements dans l'infrastructure ferroviaire. Il y a des endroits où les déraillements se produisent plus souvent qu'ailleurs, par exemple dans le nord de l'Ontario et dans les Rocheuses. Il y a également beaucoup d'avalanches dans les Rocheuses. Nous sommes un important client du CP, et, même si l'hiver a été assez clément, le CN a subi un coup dur pour ce qui est des déraillements. Les répercussions de cela se font sentir dans nos centres de distribution, et il y a de la marchandise qui ne parvient pas jusqu'à nous parce que beaucoup de nos fournisseurs passent par le CN. C'est un problème de plus en plus important par rapport à la présence de nos produits sur les tablettes de nos magasins.

Wal-Mart a un plan pour le scénario du au cas où. L'entreprise possède des installations de 1 million de pieds carrés sur un terrain de 80 acres, ce qui signifie qu'elle a un stationnement pour les

yard, full of stock waiting to come into the distribution facility and go out to the stores. It is not that we do not want to operate in that environment but rather that we will not operate in that environment because it causes a too-heavy load on the inventory position for Loblaw Companies Limited.

There is potential for a tax incentive for shipping product by rail versus by road. Certainly, because of our heavy use of rail infrastructure, we think we reduce the wear and tear on the roads more than many retailers do.

**The Deputy Chair:** You have the second-largest truck fleet in Canada, so you must be shipping something by the highways.

**Mr. Wiebe:** Yes. Those fleets are primarily in regions where we cannot use the rail. Our transport infrastructure or network is very large and brings product to our distribution facilities, which is primarily by rail or sea. Once we leave the distribution facility, the store-direct deliveries are by road. We deliver from our distribution facility in Cambridge, Ontario, for example, to the Superstore on Winston Churchill in Toronto. You could not get there by rail. You are right in saying that we are a user of heavy trucks — and we pay our share in terms of the fuel and road taxes.

On the potential incentives for enticing the shipping lines to call the Port of Halifax, I cannot stress enough our reliance on the Port of Vancouver. I do not have anything against the Port of Vancouver, but we have an asset in Halifax, which, as a retailer, we would love to use more. We cannot seem to garner the interest to get another line in. If we could increase direct sailings through the Suez Canal versus the Panama Canal, because the economics are better with deepwater vessels versus shallow vessels, it would be beneficial.

I have a bit of a bone to pick with the use of biodiesel fuel. This is less related to transport infrastructure, but when I knew I was coming before this august group, I thought I would put it on the table. Of our entire fleet, 51 per cent run on biodiesel. Other retailers tout that they are environmentally friendly. We operate with biodiesel and pay a 7-cent-per-litre premium to do so in some areas, such as Quebec City. In Ontario, the premium is about 4 cents per litre. There is little to offset that extra cost, but we will continue to do what is right for the environment. However, it would be nice if there were some sort of economic incentive to get other shippers and retailers to do in kind.

remorques, que nous appelons le cimetière, plein de marchandises en attente d'être livrées au centre de distribution et ensuite aux magasins. Ce n'est pas que nous ne voulons pas effectuer nos activités dans ce genre d'environnement; c'est plutôt que nous ne pouvons pas le faire parce que cela place un fardeau trop important sur les stocks pour Compagnies Loblaw limitée.

Il pourrait y avoir une mesure d'incitation fiscale qui favoriserait l'expédition des marchandises par train plutôt que par camion. Assurément, comme nous utilisons beaucoup l'infrastructure ferroviaire, nous pensons que nous contribuons davantage que beaucoup de détaillants à la réduction de l'usure des routes.

**Le vice-président :** Vous possédez le deuxième parc de camions en importance au Canada, alors vous devez bien expédier des marchandises par les routes.

**M. Wiebe :** Oui. Ces parcs de camions se trouvent surtout dans des régions où nous ne pouvons pas utiliser le transport ferroviaire. Notre infrastructure ou notre réseau de transport est de très grande taille, et nous l'utilisons pour acheminer nos produits vers nos centres de distribution, surtout par train et par bateau. Les produits partent des centres de distribution pour être livrés directement aux magasins par camion. Nous assurons, par exemple, la livraison des marchandises au Superstore situé sur Winston Churchill, à Toronto, à partir de notre centre de distribution de Cambridge, en Ontario. Impossible d'envoyer des marchandises là par train. Vous avez raison de dire que nous utilisons des poids lourds — et nous payons notre part en ce qui concerne les taxes relatives à l'essence et aux routes.

En ce qui concerne les mesures qui pourraient être adoptées pour inciter les transporteurs maritimes à faire escale dans le port de Halifax, je ne peux insister assez sur le fait que nous dépendons du port de Vancouver. Je n'ai rien contre ce port, mais il y a une infrastructure à Halifax que nous, comme détaillants, aimerions bien utiliser davantage. Il semble que nous ne soyons pas en mesure de susciter suffisamment d'intérêt pour qu'un autre transporteur fasse escale à Halifax. Ce serait intéressant si nous pouvions faire augmenter le nombre de navires qui passent directement par le canal de Suez, plutôt que par le canal de Panama, puisque, sur le plan économique, il est plus avantageux de faire venir les plus gros navires, ceux qui accostent dans des ports en eaux profondes, que les autres.

J'ai une petite critique à faire en ce qui concerne l'utilisation du biodiesel. Je m'éloigne un peu de la question de l'infrastructure des transports, mais lorsque j'ai su que j'allais comparaître devant votre auguste groupe, j'ai pensé aborder le sujet. Au total, 51 p. 100 de notre parc utilisent du biodiesel. D'autres détaillants se targuent d'avoir des pratiques écologiques. Nous utilisons du biodiesel, et nous payons sept cents de plus le litre de carburant dans certaines régions, par exemple à Québec. En Ontario, c'est environ quatre cents de plus le litre. Nous n'avons pas beaucoup de moyens de récupérer cet argent, mais nous allons continuer à faire ce qui est bien pour l'environnement. Ce serait intéressant, cependant, s'il y avait un quelconque incitatif économique afin de pousser les autres transporteurs et détaillants à faire la même chose.

Likely you have heard this from other retailers, such as Canadian Tire, that we owe it to our consumers and to our shareholders to explore both tactical and strategic alternatives to what we have today in terms of Canadian infrastructure. That means we need to explore American port and rail options for running product into ports at Long Beach, New York and Savannah and then either trucking or railing it north. Our other option, which might seem like a small step backward, would be to take more product by road versus rail. With the lack of reliability and the increased flow environment, we will be forced to ship by road if we cannot address some of these issues on rail.

Environmental goals must align more closely with good economics. We pay more for our biodiesel and that 11 percent to 12 per cent hurts at times. Obviously, we have our PNL and shareholders to report to, which we do, and we are proud of the stance we have taken on biodiesel, but I believe there should be an offset to that expenditure.

The public sector must bear some of the burden for the port and rail infrastructure because private capital does not seem to be sufficient. Perhaps there is no economic incentive for railways to double as much track as perhaps they should do. We operate in a duopoly such that, if we do not use Canadian Pacific, we will use Canadian National. Given the size of our account, we could not shift all of our volume over to the other railway, because they could not accommodate us physically.

**Senator Mercer:** Perhaps they could if you offered it to them.

**Mr. Wiebe:** They always say that, but something has to be put together because private capital does not seem to be moving quickly enough for us.

**The Deputy Chair:** I should like to know what percentage of the goods in all of your stores across Canada today comes from India, China, et cetera, in containers. Is it 5 per cent, 9 per cent or 20 per cent?

**Mr. Wiebe:** I would have to calculate that in percentage of loads. It is in the ballpark of 5 per cent to 10 per cent and quickly growing. You are talking about overseas containers, not necessarily domestic intermodal containers.

**The Deputy Chair:** Yes.

**Mr. Parkes:** From an inbound perspective, I would say that it is about 10 per cent.

Vous avez probablement entendu d'autres détaillants, par exemple Canadian Tire, dire que ce sont nos clients et nos actionnaires qui nous poussent à envisager de nouvelles solutions tactiques et stratégiques par rapport à l'infrastructure du Canada. Cela signifie que nous devons jeter un coup d'œil sur ce que les sociétés ferroviaires et les ports américains nous offrent, si nous décidons d'acheminer nos produits vers les ports de Long Beach, New York et Savannah, avant de les expédier vers le nord par camion ou par train. L'autre choix qui s'offre à nous, et qui peut avoir l'air d'un petit pas en arrière, ce serait d'utiliser davantage le transport routier, plutôt que le transport ferroviaire. Vu le manque de fiabilité du transport ferroviaire et le milieu qui est de plus en plus dynamique, nous allons être forcés d'expédier les marchandises par camion si nous n'arrivons pas à régler les problèmes du transport ferroviaire.

Il faudrait que les objectifs environnementaux puissent s'inscrire dans le contexte d'une saine gestion économique. Nous payons le biodiesel plus cher que le carburant ordinaire, et, par moments, ces 11 ou 12 p. 100 sont durs à encaisser. Évidemment, nous sommes responsables face à notre bilan et devons rendre compte à nos actionnaires, ce que nous faisons, et nous sommes fiers de la position que nous avons adoptée pour ce qui est du biodiesel, mais je pense qu'il devrait y avoir un moyen de compenser cette dépense.

Le secteur public doit porter une partie du fardeau de l'infrastructure portuaire et ferroviaire, parce que le capital privé ne semble pas suffisant. Peut-être n'y a-t-il pas suffisamment d'incitatifs économiques pour pousser les sociétés ferroviaires à doubler toutes les voies qu'elles devraient doubler. Nous sommes en situation de duopole, ce qui fait que si nous n'avons pas recours aux services du Canadien Pacifique, nous devons avoir recours à ceux du Canadien National. Vu l'importance de notre compte, nous ne pourrions pas tout d'un coup faire transporter toutes nos marchandises par l'autre société ferroviaire, parce qu'elle ne serait pas en mesure de le faire.

**Le sénateur Mercer :** Ils pourraient peut-être le faire si vous faisiez une offre à ses représentants.

**M. Wiebe :** C'est ce qu'ils nous disent toujours, mais il faut mettre quelque chose sur pied, parce que le capital privé ne semble pas donner des résultats assez rapidement pour nous.

**Le vice-président :** J'aimerais savoir quelle proportion des produits que vous vendez dans l'ensemble de vos magasins du Canada en ce moment viennent de l'Inde, de la Chine, d'ailleurs, et arrivent par conteneurs. Est-ce que c'est 5 p. 100? 9 p. 100? Ou 20 p. 100?

**M. Wiebe :** Il faudrait que je calcule le pourcentage des chargements que cela représente. C'est quelque part entre 5 et 10 p. 100, et le chiffre augmente rapidement. Vous parlez des conteneurs qui viennent de l'étranger, et pas nécessairement des conteneurs utilisés au pays pour le transport intermodal?

**Le vice-président :** Oui.

**M. Parkes :** Pour ce qui est de la marchandise que nous importons, je dirais que c'est environ 10 p. 100.

**The Deputy Chair:** I like reading the financial papers and have noticed that Loblaw's stock has been dropping. Many commentators say that is because you cannot get the product on the shelves for your consumers.

**Mr. Wiebe:** Yes.

**The Deputy Chair:** I have been in some of your stores and looked for things that are not on the shelves, and some shelves are empty. What percentage of that current problem is due to transportation and container traffic issues?

**Mr. Wiebe:** As a direct result of a transport port or domestic rail issue, it would be between 10 per cent and 20 per cent with our reliance on rail and shipping lines.

**The Deputy Chair:** That is what you call "shelf-edge availability."

**Mr. Wiebe:** Yes — ensuring that we have the product available to our consumers when they want to have it.

**The Deputy Chair:** Of the recommendations you have made to this committee on the last page of your presentation, what is the one thing that you would like to see this committee recommend to reduce your shelf-edge availability problem?

**Mr. Wiebe:** I cannot keep it to one recommendation. The major one would be the doubling of rail track across Canada, especially in the pinch points to which I referred earlier in the Rockies and in Northwestern Ontario, and the Port of Halifax. Those two recommendations could have the greatest impact on our shelf-edge availability.

**Senator Tkachuk:** I have a supplementary on the Port of Halifax, which you mentioned a number of times in your presentation and in response to Senator Oliver's question. Why do shippers not want to come to the Port of Halifax?

**Mr. Wiebe:** I think it is the proximity to New York/New Jersey. Very few of the vessels call Halifax exclusively. In many cases, they call New York/New Jersey first. When they do that, they can fill the container ship up into New York/New Jersey all day long. They do not need to go that extra trunking from New York/New Jersey into Halifax. They feel they just will not. Perhaps as a retailer, we have good enough pressure on the shipping lines. I think Mr. Parkes and I have a conversation every quarter, and certainly every year, when we negotiate with the lines, and we put a significant amount of pressure on them.

**Senator Tkachuk:** When we were in Halifax, two more ports were being planned.

**Mr. Wiebe:** I am aware of that. I would say we need to make better use of the port we have.

**Le vice-président :** J'aime bien lire les journaux économiques, et j'ai remarqué que le cours de l'action de Loblaw a chuté. Bon nombre d'observateurs disent que c'est parce que vous n'arrivez pas à faire parvenir vos produits sur les tablettes de vos magasins pour que vos clients puissent les acheter.

**M. Wiebe :** Oui.

**Le vice-président :** Je suis allé dans quelques-uns de vos magasins, et j'y ai cherché des choses que je n'ai pas trouvées sur les tablettes; j'ai vu des étalages vides. Dans quelle mesure ce problème est-il causé par les problèmes liés au transport et au trafic du fret conteneurisé?

**M. Wiebe :** Entre 10 et 20 p. 100 des problèmes de ce genre découlent directement de problèmes liés aux ports ou aux sociétés ferroviaires du pays, puisque nous dépendons des sociétés ferroviaires et des transporteurs maritimes.

**Le vice-président :** C'est ce que vous appelez la « présence sur les tablettes » de vos produits.

**M. Wiebe :** Oui... c'est le fait de s'assurer que les produits se trouvent en magasin lorsque les clients veulent les acheter.

**Le vice-président :** Parmi les recommandations que vous avez formulées à l'intention du comité à la dernière page de votre exposé, quelle est la plus importante, celle que vous aimeriez que le comité reprenne, afin de contribuer à régler le problème de la présence sur les tablettes des produits?

**M. Wiebe :** Je ne peux m'en tenir à une seule recommandation. La plus importante, ce serait le fait de doubler les voies ferroviaires un peu partout au Canada, et surtout aux points sensibles dont j'ai parlé tout à l'heure, c'est-à-dire les Rocheuses, le Nord-Ouest de l'Ontario et le port de Halifax. Ce sont ces deux recommandations qui pourraient avoir l'effet le plus important sur la présence de nos produits sur les tablettes.

**Le sénateur Tkachuk :** J'ai une autre question concernant le port de Halifax, dont vous avez parlé plusieurs fois dans votre exposé et lorsque vous avez répondu aux questions du sénateur Oliver. Pourquoi les transporteurs maritimes ne veulent-ils pas faire escale dans le port de Halifax?

**M. Wiebe :** Je pense que c'est à cause de la proximité de New York-New Jersey. Très peu de navires font escale à Halifax seulement. Dans bien des cas, ils s'arrêtent d'abord à New York/New Jersey. Là-bas, ils peuvent charger des conteneurs toute la journée. Ils n'ont pas besoin de faire le détour par Halifax. Les transporteurs n'ont pas envie de le faire. Peut-être que, comme détaillant, nous pouvons exercer suffisamment de pressions sur le transporteur maritime. Je pense que M. Parkes et moi discutons avec les transporteurs maritimes une fois par trimestre, ou à tout le moins une fois par année, et nous exerçons passablement de pressions sur eux.

**Le sénateur Tkachuk :** Lorsque nous sommes allés à Halifax, nous avons appris qu'on prévoyait construire deux nouveaux ports.

**M. Wiebe :** Je sais. Je dirais que nous devons mieux utiliser le port qui est déjà là.

**The Chair:** They are working at 40 per cent capacity right now.

**Mr. Wiebe:** Yes. It is not my place to tell folks to invest in ports or not, but I would say that before we spend millions, maybe billions, developing a port beside one that is underutilized someone should look at that. Intuitively, it does not make sense to me.

**Senator Tkachuk:** It is private, so there is not much we can do. If they want to develop a port, good for them.

**Mr. Wiebe:** You certainly have Saint John, which could be better utilized, and it is not. There are other options.

**Senator Tkachuk:** That came up three times, so I wanted to follow it up.

**Senator Mercer:** Thank you for mentioning Halifax as often as you did, except it was always negative. I guess we will mark Loblaw down as not investing in the project.

I have a couple of quick questions, one relating to the Port of Halifax. Has the port authority been of help to you in your efforts directly? Has the Department of International Trade been of direct help to you? Have you spoken to them? Has the Government of Nova Scotia been of direct help to you? All three of those groups have a vested interest in the success of the Port of Halifax.

**Mr. Wiebe:** Yes. I would say the Port of Halifax has been somewhat helpful.

**Senator Mercer:** Somewhat?

**Mr. Wiebe:** Yes. I am not familiar with berthing fees in Halifax versus Vancouver and whatnot, but I do not think that is what leads lines to not call Halifax.

My counterparts and Mr. Parkes' counterparts and every other major Canadian retailer express interest in using the Port of Halifax more. We swing a fairly big stick in North America. Loblaw would be the fourth-largest direct importer through the Port of Vancouver. Canadian Tire is very large, as is Wal-Mart. Sears has been an active supporter, as has the Bay. I struggle with what else we need to do to get these things in. I do not think it is an issue of berthing fees or port fees. I think we will have to put more pressure on the lines and get more active about it. There may come a day when we charter a ship if we cannot find a viable commercial model to use.

As far as the other two, we have not really dealt with the Government of Nova Scotia.

**Le président :** Il fonctionne à 40 p. 100 de sa capacité en ce moment.

**M. Wiebe :** Oui. Ce n'est pas mon rôle de dire aux gens d'investir dans les ports ou non, mais je dirais que, avant que nous ne dépensions des millions, ou peut-être des milliards, pour construire un port à côté d'un autre qui est sous-utilisé, il faudrait que quelqu'un se penche là-dessus. Intuitivement, je trouve que cela n'a pas de sens.

**Le sénateur Tkachuk :** Il s'agit d'une initiative privée, alors nous ne pouvons pas faire grand-chose. Si les gens en question veulent construire un port, tant mieux pour eux.

**M. Wiebe :** C'est sûr qu'on pourrait aussi mieux utiliser le port de Saint John. Il y a d'autres options.

**Le sénateur Tkachuk :** Cette question était revenue trois fois, alors je voulais y donner suite.

**Le sénateur Mercer :** Merci d'avoir parlé de Halifax aussi souvent que vous l'avez fait, mais ça a toujours été de façon négative. J'imagine qu'il faut que je raye Loblaw de la liste des investisseurs potentiels.

J'ai deux ou trois petites questions à poser, dont une sur le port de Halifax. Est-ce que l'administration portuaire vous a offert une aide directe dans le cadre des efforts que vous avez déployés? Est-ce que le ministère du Commerce international vous a offert une aide directe? Avez-vous discuté avec les représentants de ce ministère? Est-ce que le gouvernement de la Nouvelle-Écosse vous a offert une aide directe? Ces trois groupes sont intéressés directement par le succès du port de Halifax.

**M. Wiebe :** Oui. Je dirais que l'administration du port de Halifax nous a en quelque sorte aidés.

**Le sénateur Mercer :** En quelque sorte?

**M. Wiebe :** Oui. Je ne sais pas très bien comment se comparent les frais d'accostage à Halifax, par rapport à Vancouver, et ainsi de suite, mais je ne pense pas que c'est ce qui fait que les transporteurs ne font pas escale à Halifax.

Mes homologues et les homologues de M. Parkes, et tous les autres détaillants importants du Canada ont exprimé le désir d'utiliser davantage le port de Halifax. Nous avons passablement d'influence en Amérique du Nord. Loblaw vient au quatrième rang des importateurs directs dans le port de Vancouver. Canadian Tire est un très gros importateur, comme Wal-Mart. Sears appuie activement cette proposition, tout comme La Baie. Je me creuse la tête pour trouver ce que nous pourrions faire pour que les navires viennent ici. Je ne pense pas que ce soit une question de frais d'accostage ou de frais portuaires. Je pense que nous allons devoir exercer davantage de pressions sur les transporteurs et faire plus de choses pour que ce dossier avance. Peut-être un jour allons-nous affréter un navire, si nous ne trouvons pas de modèle commercial viable à utiliser.

Pour ce qui est des deux autres organisations que vous avez mentionnées, nous n'avons pas vraiment eu affaire au gouvernement de la Nouvelle-Écosse.

**Senator Mercer:** How about with respect to International Trade?

**Mr. Wiebe:** No. It is primarily the shipping lines directly in the Port of Halifax.

**Senator Mercer:** It would seem to me that those people would be interested in helping.

**Mr. Wiebe:** You would think, yes.

**Senator Mercer:** You talked about derailments. Avalanches are obviously hard to control. With respect to derailments, is this an infrastructure maintenance issue? Is it that the rail lines are not being maintained at the level they should be? We are talking about running trains 110 or 130 cars long along tracks that were not built for that. Should we be looking as a committee at making recommendations that government or someone needs to be spending some money on properly maintaining the rail infrastructure across the country, no matter where it is?

**Mr. Wiebe:** Absolutely. The issue is twofold. First, there is the maintenance issue. It seems hard to believe we can have as many derailments as we have had this winter and not think that the maintenance policies could be better. I am told that cold winters and frost heaves will lead you to an environment where there will be derailments.

The other piece is infrastructure, which means how much track is doubled and how many sidings you put across Canada to ensure that, when there is a derailment, if that is inevitable and that will happen, the delays are 24 hours and not 72 hours.

**Senator Dawson:** As far as derailments are concerned, is one of the companies more fragile than the other?

**Mr. Wiebe:** It seems to depend on the season and the year. Last year, CP Rail had a terrible year. I know they put a tremendous amount of money into their maintenance procedures. This winter has been quite good for CP Rail, from our perspective. CN seemed to have been plagued with far more derailments. Next winter could be entirely different. I struggle to say that one is worse than the other. Year in and year out, it depends.

**Senator Dawson:** You mentioned probably having to increase your use of American ports. Would an additional Customs operation cause delays and costs? How are your relations with the Canada Border Services Agency, CBSA?

**Mr. Wiebe:** Our relations with CBSA are quite good. Mr. Parkes deals with them far more than I do. American customs are not particularly easy to deal with, which adds complexity and paperwork to the operation.

**Le sénateur Mercer :** Et le ministère du Commerce international?

**M. Wiebe :** Non. Nous avons surtout discuté avec les transporteurs maritimes qui viendraient directement dans le port de Halifax.

**Le sénateur Mercer :** Je pense que ces gens seraient intéressés à nous donner un coup de main.

**M. Wiebe :** C'est ce que l'on penserait, oui.

**Le sénateur Mercer :** Vous avez parlé des déraillements de train. Il est évidemment difficile de maîtriser les avalanches. Pour ce qui est des déraillements, y a-t-il un problème d'entretien d'infrastructure? Est-ce que le problème, c'est que la voie ferrée n'est pas aussi bien entretenue qu'elle devrait l'être? Nous parlons de faire circuler des trains de 110 ou de 130 wagons sur des rails qui n'ont pas été conçus pour ça. Le comité devrait-il envisager de formuler des recommandations selon lesquelles le gouvernement ou d'autres intervenants devraient consacrer davantage d'argent à l'entretien adéquat de l'infrastructure ferroviaire du pays, peu importe la région?

**M. Wiebe :** Certainement. Le problème est double. Tout d'abord, il y a le problème de l'entretien. C'est dur à croire que nous ne pensons pas encore que les politiques d'entretien pourraient être améliorées, après tous les déraillements qu'il y a eu cet hiver. On m'a dit que lorsque les hivers sont froids et qu'il y a un soulèvement causé par le gel, les conditions sont propices aux déraillements.

L'autre chose, c'est l'infrastructure, c'est-à-dire le nombre de voies qui sont doublées et le nombre de voies d'évitement qu'on construit un peu partout au Canada pour s'assurer que, lorsqu'il y a des déraillements, et cela est inévitable, le délai ne soit que de 24 heures, plutôt que de 72.

**Le sénateur Dawson :** Pour ce qui est des déraillements, l'une des deux sociétés ferroviaires est-elle plus exposée que l'autre?

**M. Wiebe :** Ça dépend de la saison et de l'année. L'an dernier, ça a été terrible pour CP Rail. Je sais que l'entreprise a investi énormément d'argent dans ses procédures d'entretien. L'hiver qui se termine s'est très bien passé pour CP Rail, de notre point de vue. Le CN semble avoir été victime de beaucoup plus de déraillements. L'hiver prochain pourrait être totalement différent. J'aurais de la difficulté à dire laquelle des deux sociétés est la pire. Ça varie d'une année à l'autre.

**Le sénateur Dawson :** Vous avez dit que vous aurez probablement à utiliser davantage les ports américains. Est-ce que le fait d'avoir à passer une frontière de plus va engendrer des retards et des frais? Vos relations avec l'Agence des services frontaliers du Canada ou ASFC sont-elles bonnes?

**M. Wiebe :** Nos relations avec l'ASFC sont très bonnes. M. Parkes a affaire à celle-ci beaucoup plus que moi. Les douanes américaines ne sont pas particulièrement souples, ce qui fait que les activités sont plus complexes et qu'il y a plus de documents à remplir.

**Senator Dawson:** Instead of going to Halifax, if you are going to New Jersey, would you not have two Customs operations to go through and would that not be an incentive to using Halifax?

**Mr. Wiebe:** Yes. We would much rather see Halifax grow than send our business south of the border. We are a Canadian company, so we want to keep our business in Canada. Above that, we will still do what is right for our consumer. If we cannot get viable Canadian options, we will sadly be left with the second option.

**Senator Dawson:** Even though senators do not have to get elected, all politics are local. I would not want Halifax and Vancouver to be the only ones mentioned. What is your level of operation in the Port of Montreal?

**Mr. Wiebe:** I would have to defer to Mr. Parkes for that. I think we are relatively light in the Port of Montreal, primarily because of the sailings and our reliance on Asia rather than Europe.

**Mr. Parkes:** Yes. The majority of what we get through Montreal will come from Europe, and our Europe offering right now is only imported from somewhere in the vicinity of 50 vendors, most of it on a less-than-full container load basis. We are talking about expanding the European market more today. Europe operates with smaller vessels, so they go all the way down to Montreal. We think it will continue to grow as we shift. As we come out of places like India, or if we look at Halifax as an option out of places like Shanghai, the transit time becomes an issue and it shifts some of the purchasing to Europe.

**Senator Johnson:** You say one of the issues facing you is that every day of added inventory is \$50 million when you have delays in transportation. You also say you are not confident in Canadian port or rail infrastructure to handle the growth you are experiencing. What are the alternatives? Is it just double tracking and Halifax? Is there anything else?

**Mr. Wiebe:** There is the U.S. option, unfortunately.

**Senator Johnson:** What would lead you to take that option?

**Mr. Wiebe:** We have a peak season coming up through the Port of Vancouver. Mr. Parkes and I will be closely watching how that peak season is handled through the Port of Vancouver.

**Senator Johnson:** Will you be evaluating that this year?

**Le sénateur Dawson :** Si, plutôt que de passer par Halifax, vous passez par le New Jersey, n'avez-vous pas à passer deux frontières, et est-ce que cela ne vous incite pas à passer par Halifax?

**M. Wiebe :** Oui. Nous préférons de loin que l'activité croisse dans le port de Halifax plutôt que de faire des affaires au sud de la frontière. Nous sommes une entreprise canadienne, alors nous voulons faire affaire au Canada. Mais au-delà de cela, nous devons quand même faire ce qui est avantageux pour nos consommateurs. Si nous n'avons pas de choix viables au Canada, nous devons malheureusement nous en tenir à l'autre option.

**Le sénateur Dawson :** Même si les sénateurs ne sont pas élus, toute politique est locale. Je ne veux pas que Halifax et Vancouver soient les seuls endroits nommés. Quelle est l'importance de vos activités dans le port de Montréal?

**M. Wiebe :** Je dois demander à M. Parkes de répondre à cette question. Je pense que nous utilisons relativement peu le port de Montréal, surtout pour des raisons liées à la navigation et parce que nous importons des marchandises de l'Asie plus que de l'Europe.

**M. Parkes :** Oui. La majeure partie des marchandises que nous faisons passer par le port de Montréal vient de l'Europe, et, en ce moment, les produits que nous importons d'Europe sont fabriqués par quelque chose comme 50 fournisseurs, qui, la plupart du temps, ne nous envoient pas des conteneurs pleins. Nous sommes en train de discuter de l'expansion du marché européen. Les navires qui arrivent d'Europe sont plus petits, ce qui fait qu'ils peuvent se rendre à Montréal. Nous pensons que ce marché va continuer de prendre de l'expansion pendant notre transition. Au fur et à mesure que nous allons importer des marchandises de l'Inde, ou si nous envisageons le port de Halifax pour la réception de marchandises en provenance d'endroits comme Shanghai, le temps de transport deviendra une chose importante, et nous serons poussés à faire davantage d'achats en Europe.

**Le sénateur Johnson :** Vous dites que l'un des problèmes auxquels vous êtes confronté, c'est que le fait de devoir avoir des stocks supplémentaires vous coûte 50 millions de dollars par jour lorsqu'il y a des retards dans le transport. Vous dites également que vous n'êtes pas convaincu que l'infrastructure portuaire et ferroviaire du Canada peut soutenir votre croissance. Quelles sont les solutions possibles? Est-ce qu'elles se limitent aux voies doubles et au port de Halifax? Y a-t-il autre chose?

**M. Wiebe :** Il reste l'option de faire affaires aux États-Unis, malheureusement.

**Le sénateur Johnson :** Qu'est-ce qui vous pousserait à choisir cette option?

**M. Wiebe :** Ça va bientôt être la saison de pointe dans le port de Vancouver. M. Parkes et moi allons surveiller de près la façon dont le port de Vancouver va s'en tirer.

**Le sénateur Johnson :** Allez-vous évaluer cela cette année?



**Mr. Wiebe:** Yes. We will evaluate after this peak season. At the beginning of August, we will sit down and plan strategically for next year.

**Senator Johnson:** Which routing would you take?

**Mr. Wiebe:** We have a solid relationship with one shipping line in particular. They operate their own port within the Port of Tacoma. They have solid rail links with both Burlington Northern Santa Fe Railway and the Union Pacific Railway. We would run from the Port of Tacoma through the Port of Chicago and into Eastern Canada as required.

**Senator Johnson:** Do you feel that would solve the problems you are facing now?

**Mr. Wiebe:** It may lead to other issues. We need to understand what our customs problems and the paperwork issues will be. Added paperwork may not be convenient, but it would be easier to overcome than the physical infrastructure issues we may have at the Port of Vancouver.

**Senator Johnson:** This is a crisis to an extent because you also say we should provide economic incentives to railways to double track. That will not happen overnight, unfortunately.

**Mr. Wiebe:** No. I do not think I would call it a crisis. We will assess where we sit after the peak season. As a retailer, we need to assess what we transport over rail versus over the road next winter. The economics are always in the rail's favour. It is cheaper to run the entire train than one truck. However, when we talk about yogurt and deli meat, they have a very short shelf life and cannot sit.

**Senator Johnson:** The use of biodiesel fuel is serious. You say 51 per cent of your fleet is using biodiesel. Is this a percentage common with other fleets or not?

**Mr. Wiebe:** It is not, no.

**Senator Johnson:** What would be the average percentage of other fleets?

**Mr. Wiebe:** In many cases, it is zero. I know other fleets have dabbled in it. Supply is an issue. We had problems finding a reliable supplier when we started using biodiesel in Quebec. We had to switch from one supplier to another.

There are two ways of mixing biodiesel. One is direct inject — I forget the technical term — and in the other you dump the biodiesel or bio-particulates into the regular diesel. Doing that, you end up with an inconsistent percentage of biodiesel within the diesel fuel. The direct-inject method is better.

**M. Wiebe :** Oui. Nous allons faire une évaluation après la période de pointe qui vient. Au début du mois d'août, nous allons établir notre plan stratégique pour l'année prochaine.

**Le sénateur Johnson :** Quelle voie emprunteriez-vous?

**M. Wiebe :** Nous avons une excellente relation avec un transporteur maritime en particulier. Celui-ci exploite son propre port qui fait partie du port de Tacoma. Il a à sa disposition de bonnes lignes de chemins de fer qui appartiennent à Burlington Northern Santa Fe Railway et Union Pacific Railway. Nous ferions passer notre marchandise par le port de Tacoma, puis par le port de Chicago et vers l'Est du Canada, au besoin.

**Le sénateur Johnson :** Pensez-vous que vous régleriez ainsi les problèmes auxquels vous êtes confrontés à l'heure actuelle?

**M. Wiebe :** D'autres problèmes pourraient survenir. Nous devons nous faire une idée des problèmes que les douanes et les documents à remplir poseront. Ça ne sera peut-être pas pratique d'avoir à remplir plus de documents, mais c'est un problème qui sera plus facile à régler que les problèmes liés l'infrastructure physique auxquels nous pourrions être confrontés dans le port de Vancouver.

**Le sénateur Johnson :** C'est une crise, dans une certaine mesure, parce que vous dites aussi que nous devrions mettre en place des incitatifs économiques pour pousser les sociétés ferroviaires à doubler leurs voies. Ça ne va pas se faire du jour au lendemain malheureusement.

**M. Wiebe :** Non. Je ne pense que j'appellerais cela une crise. Nous allons voir où nous en sommes après la période de pointe. Comme détaillant, nous devons déterminer ce que nous allons transporter par train et ce que nous allons transporter par camion l'hiver prochain. Sur le plan économique, c'est toujours plus avantageux d'avoir recours au transport ferroviaire. Ça coûte moins cher de charger un train au complet qu'un seul camion. Néanmoins, lorsqu'il s'agit de yogourt ou de viande froide, ce sont des choses périssables qui ne peuvent pas rester très longtemps sur les tablettes.

**Le sénateur Johnson :** L'utilisation du biodiesel est une question sérieuse. Vous dites que 51 p. 100 de votre parc fonctionnent au biodiesel. Est-ce que c'est une chose courante?

**M. Wiebe :** Non.

**Le sénateur Johnson :** Quel serait le pourcentage, dans le cas des autres parcs?

**M. Wiebe :** Dans bien des cas, c'est zéro pour cent. Je sais que d'autres organisations s'y sont intéressées un peu. L'approvisionnement peut poser problème. Nous avons eu de la difficulté à trouver un fournisseur fiable lorsque nous avons commencé à utiliser le biodiesel au Québec. Nous avons dû changer de fournisseur.

Il y a deux façons de mélanger le biodiesel. L'une de ces façons, c'est par injection directe — je ne me rappelle plus le terme technique —, et l'autre consiste à verser le biodiesel ou des bioparticules dans le diesel ordinaire. Cette dernière méthode peut avoir pour effet que la proportion de biodiesel dans le diesel n'est pas constante. L'injection directe est la meilleure méthode.

**Senator Johnson:** It is impressive to me that you have proceeded with this fuel given the pollution caused by heavy truck use. We have talked with the trucking people and it is enormous.

**Mr. Wiebe:** Absolutely.

**Senator Johnson:** Is biodiesel a regulatory change you would recommend to this committee to increase efficiency of the transportation system in Canada?

**Mr. Wiebe:** Yes.

**Senator Johnson:** What would you start it at?

**Mr. Wiebe:** If we look at Europe, Germany in particular, there are tax incentives for biodiesel. They run up to a B-25 blend. Today, we run a B-5 blend in our trucks. That means 5 per cent of the mass is bio-particulates. Germany achieved 25 per cent primarily because of the tax incentives available.

There are more costs. You have to either ship fuel to a site where you mix it with the bio-particulates or do it at-site, which requires a separate tank. There are added costs. Germany has been able to offset that through tax incentives.

**Senator Johnson:** Have we no regulations in Canada with regard to fleets or companies using this?

**Mr. Wiebe:** There is nothing that demands transport companies use biodiesel. There is no tax relief. There is little economic incentive at this point to use biodiesel. There are a lot of things on the table; however, there is nothing concrete to date.

**Senator Johnson:** Are there any other policy or regulatory changes you would recommend environmentally or otherwise?

**Mr. Wiebe:** There is nothing that I have not raised in our report.

**Senator Tkachuk:** I want to clarify the 51 per cent you stated. Is it 51 per cent of the miles driven by your trucks are using biodiesel fuel or 51 per cent of the trucks have the 5 per cent biodiesel in them?

**Mr. Wiebe:** It is 51 per cent of our trucks. If we had 100 truck, 51 of them would be using biodiesel fuel.

**Senator Tkachuk:** That is not 51 per cent of the miles driven?

**Mr. Wiebe:** No, it is not. It would be somewhat less.

**Senator Tkachuk:** That is because they would be mostly local trucks and not necessarily those out on the highway, given the lack of accessibility?

**Le sénateur Johnson :** Le fait que vous ayez adopté ce carburant m'impressionne, vu la pollution qui est causée par les poids lourds. Nous avons discuté avec les gens du secteur du camionnage, et la quantité de pollution est énorme.

**M. Wiebe :** C'est sûr.

**Le sénateur Johnson :** Recommanderiez-vous au comité de faire en sorte qu'une modification soit apportée à la réglementation relative au biodiesel afin d'accroître l'efficacité du réseau de transport du Canada?

**M. Wiebe :** Oui.

**Le sénateur Johnson :** Par quoi commenceriez-vous?

**M. Wiebe :** En Europe, et en Allemagne en particulier, il y a des mesures d'incitation fiscales concernant le biodiesel. Là-bas, on utilise un mélange B-25. À l'heure actuelle, nous utilisons un mélange B-5 dans nos camions. Cela signifie que 5 p. 100 de la masse de carburant est composée de bioparticules. En Allemagne, on est arrivé à faire passer cette proportion à 25 p. 100 surtout grâce aux mesures d'incitations fiscales mises en place.

Il y a d'autres coûts. Il faut soit transporter le carburant vers un endroit où on le mélange avec les bioparticules, soit le faire sur place, ce qui nécessite une autre citerne. Il y a des coûts supplémentaires. L'Allemagne est parvenue à compenser ces coûts grâce à des incitatifs fiscaux.

**Le sénateur Johnson :** N'y a-t-il au Canada aucun règlement concernant l'utilisation du biodiesel par les parcs de camions ou par les entreprises?

**M. Wiebe :** Il n'y a rien qui oblige les entreprises de transport à utiliser le biodiesel. Il n'y a pas d'allégement fiscal. À l'heure actuelle, il n'y a que peu d'incitatifs économiques à l'utilisation du biodiesel. Il y a beaucoup de projets; cependant, rien de concret n'a été mis en place jusqu'à maintenant.

**Le sénateur Johnson :** Y a-t-il d'autres modifications des politiques ou de la réglementation que vous recommanderiez, dans le domaine de l'environnement ou dans un autre domaine?

**M. Wiebe :** Rien que je n'ai pas mentionné dans notre rapport.

**Le sénateur Tkachuk :** J'aimerais avoir une précision au sujet de ce chiffre de 51 p. 100 que vous avez cité. Est-ce que c'est 51 p. 100 du kilométrage de vos camions ou 51 p. 100 des camions qui fonctionnent avec 5 p. 100 du biodiesel?

**M. Wiebe :** C'est 51 p. 100 de nos camions. Si nous avions 100 camions, il y en aurait 51 qui utiliseraient le biodiesel.

**Le sénateur Tkachuk :** Ce n'est pas donc pas 51 p. 100 du kilométrage?

**M. Wiebe :** Non, ce n'est pas le cas. Le chiffre serait un peu plus petit.

**Le sénateur Tkachuk :** Parce qu'il s'agit surtout de camions qui font des livraisons locales, et pas nécessairement de ceux qui roulent sur les routes, vu l'accès difficile au carburant?

**Mr. Wiebe:** That is correct. We operate on a card-lock system as we get into longer distances and card locks do not have the biodiesel available for us.

**Senator Eyton:** Your remarks emphasize Vancouver and Halifax. I would have thought that it would go beyond that. You responded to a question about Montreal. It seems to me that with a national system and national needs you would consider other alternatives to make it more competitive.

In particular, I question whether or not you had considered or made use of Prince Rupert? It is essentially a brand new container port serviced by rail that is underutilized. It seems to me it would be open and available.

Can you comment on why you focused almost entirely on Vancouver on the West Coast and only Halifax on the East Coast?

**Mr. Wiebe:** Is that in terms of why we have not made use of Prince Rupert?

**Senator Eyton:** Yes, and other ports.

**Mr. Wiebe:** We have a particular relationship with one shipping line. Evergreen Shipping Agency would do 60 per cent to 65 per cent of our business. They have not been able to strike a deal with CN to get the interlining from Prince Rupert into Toronto and Prince Rupert into Montreal. We stuck with that shipping line and they chose to use the Port of Vancouver for the time being.

**Senator Eyton:** Is Evergreen entirely independent from Loblaws?

**Mr. Wiebe:** Yes. There would be nothing preventing us from going with a line operating from Prince Rupert.

**Senator Eyton:** Or preventing them from doing that as well?

**Mr. Wiebe:** Yes. First, to set the situation in context, there is one sailing per week into Prince Rupert today. Those slots, as I understand it, are taken up by American retailers. We have not pushed to get slots in Prince Rupert. We could do more.

A personal issue I have is that when the Port of Prince Rupert became a viable option, the collective bargaining unit could have been split so that the ILWU would negotiate on a separate basis from the Port of Vancouver. Someone chose not to do that. When there is a labour issue with the ILWU, we will face the same problem in Prince Rupert as we will in Vancouver. I am not sure why that was done. That does not mitigate our labour risk. If there is any issue from a labour perspective, that will be a problem.

The other concern I have about the Port of Prince Rupert is that it is served by a single rail line. All the things I have discussed in terms of the pinch points and the holy cows are doubly

**M. Wiebe :** Exactement. Nous avons recours à un système d'accès par carte, et ce système ne nous permet pas d'obtenir du biodiesel sur les longs trajets.

**Le sénateur Eyton :** Vous parlez surtout de Vancouver et de Halifax. Je pensais que ça allait dépasser cela. Vous avez répondu à une question au sujet de Montréal. J'aurais pensé que vous auriez envisagé d'autres solutions pour rendre un système national plus concurrentiel et pour répondre à des besoins nationaux.

Plus précisément, je veux savoir si vous avez envisagé de passer par le port de Prince Rupert ou si vous avez déjà utilisé ce port? C'est en gros un port à conteneurs tout neuf qui est desservi par le chemin de fer et qui est sous-utilisé. Il me semble que la possibilité d'utiliser ce port est là.

Pouvez-vous me dire pourquoi vous n'avez parlé pratiquement que de Vancouver, sur la côte Ouest, et seulement de Halifax, sur la côte Est?

**M. Wiebe :** Est-ce que ce que vous voulez savoir, c'est pourquoi nous n'avons pas utilisé le port de Prince Rupert?

**Le sénateur Eyton :** Oui, et d'autres ports.

**M. Wiebe :** Nous entretenons une relation particulière avec un transporteur maritime. Evergreen Shipping Agency s'occupe de 60 à 65 p. 100 de notre marchandise. L'entreprise n'a pas été en mesure de conclure un marché avec le CN pour établir la correspondance de Prince Rupert à Toronto et de Prince Rupert à Montréal. Nous avons continué de faire affaire avec ce transporteur, et il a choisi d'utiliser le port de Vancouver pour l'instant.

**Le sénateur Eyton :** Est-ce que Evergreen est une entreprise entièrement indépendante de Loblaws?

**M. Wiebe :** Oui. Rien ne nous empêche de faire affaires avec un transporteur à Prince Rupert.

**Le sénateur Eyton :** Et rien n'empêche Evergreen de passer par Prince Rupert?

**M. Wiebe :** Non. D'abord, pour mettre les choses en contexte, il y a un arrivage par semaine à Prince Rupert, en ce moment. D'après ce que j'ai compris, les espaces sont réservés par des détaillants américains. Nous n'avons pas insisté pour obtenir des espaces à Prince Rupert. Nous pourrions en faire plus.

Une chose qui, pour moi, pose problème, c'est que, lorsque le port de Prince Rupert est devenu une option viable, l'unité de négociation collective aurait pu être divisée, de façon que l'ILWU négocie de façon indépendante du port de Vancouver. On a choisi de ne pas faire cela. Lorsqu'un conflit de travail surviendra à l'ILWU, nous allons être confronté au même problème à Prince Rupert et à Vancouver. Je ne sais pas pourquoi on a fait les choses ainsi. Le risque relatif à la main-d'œuvre ne s'en trouve pas atténué. Si un problème quelconque survient par rapport à la main-d'œuvre, cela va poser problème.

L'autre préoccupation que j'ai au sujet du port de Prince Rupert, c'est qu'il n'est desservi que par une seule ligne de chemin de fer. Toutes les choses dont j'ai parlé déjà en ce qui concerne les

concerning in Prince Rupert. If that line goes down, I have no idea how to get around it. It would be difficult to use the road. There is only one road and there is only one rail line. Until you get to Prince George and Edmonton, you are at a high degree of risk for anything going wrong with that rail line. I do not see anything wrong with it now because they only run one train a week.

**Senator Eyton:** For that reason, I would have thought that you would have liked to ship out of both Vancouver and Prince Rupert to have that alternative going for you.

**Mr. Wiebe:** We will look at it in the future.

**Senator Eyton:** In terms of Evergreen, do you have certain transportation requirements that you contract out to Evergreen, who then take over and make the shipping decisions, or are you directly involved?

**Mr. Wiebe:** We make the shipping decisions.

**Senator Eyton:** Do they facilitate that?

**Mr. Wiebe:** Yes.

**Senator Eyton:** We are talking about the need for change. I have one other question after this. Change requires planning. I know enough about the retail business to know that the planning or business cycles are fairly prolonged. Typically, on the marketing side, it would be more than a year. Then you pick up the pieces and you know the customers and the volumes, the kinds of goods and the timing. You have all of that.

With all that said, what is the cycle for your part of the business? The marketing guys told you what to do and where they want it. How far ahead are you? I suppose you are a few months behind them. When is your planning cycle?

**Mr. Wiebe:** In the planning cycle, we would be eight weeks behind the marketing plan.

**Senator Eyton:** You are running out maybe eight or nine months ahead of the need, is that accurate?

**Mr. Wiebe:** I think we would be roughly six months. If we choose to go through let us say the Port of Halifax or the Port of New York it is a difference in transit time. We have a "dead date," which is a date we have to hit or that we must be in country by. In order to get there, we may have to depart the port earlier. That is why we need to let the manufacturer know we do not need it on June 14 but on June 1 because there is a 14-day increased sailing time to a certain port.

points sensibles et les vaches sacrées sont doublement préoccupantes à Prince Rupert. Si cette ligne est fermée, je n'ai aucune idée du moyen de la contourner. Ce serait difficile d'utiliser la route. Il n'y a qu'une seule route et qu'une seule ligne de chemin de fer. Jusqu'à Prince George et Edmonton, il y a un risque élevé qu'il y ait un problème touchant cette ligne. En ce moment, il n'y a pas de problème, parce qu'il n'y a qu'un train par semaine.

**Le sénateur Eyton :** C'est pour cette raison que j'aurais pensé que vous aimeriez passer à la fois par Vancouver et par Prince Rupert, pour profiter de ce choix.

**M. Wiebe :** Nous allons examiner cette possibilité dans l'avenir.

**Le sénateur Eyton :** Pour ce qui est de Evergreen, pour répondre à certains de vos besoins en matière de transport, passez-vous des marchés avec Evergreen, qui prend dans ce cas-là les commandes et les décisions relatives au transport, ou vous en occupez-vous vous-même directement?

**M. Wiebe :** C'est nous qui prenons les décisions relatives au transport.

**Le sénateur Eyton :** Est-ce que c'est un service que l'entreprise offre?

**M. Wiebe :** Oui.

**Le sénateur Eyton :** Nous parlons du besoin de changement. J'ai une autre question à poser ensuite. Il faut planifier des changements. Je connais suffisamment bien le commerce au détail pour savoir que les cycles de planification ou les cycles économiques sont assez longs. Habituellement, pour ce qui est du volet marketing, ils durent plus d'un an. À ce moment-là, on met tous les éléments ensemble, et on connaît la clientèle et les volumes, le genre de produits et les échéances. On a toutes ces données.

Cela dit, de quoi a l'air le cycle dans votre partie de l'entreprise? À un moment donné, les gens du marketing vous disent ce qu'ils veulent et où ils le veulent. Quel genre d'avance avez-vous? Je suppose que vous êtes quelques mois en retard sur eux. Quel est votre cycle de planification?

**M. Wiebe :** Dans notre cycle de planification, nous sommes huit semaines en retard sur le plan de marketing.

**Le sénateur Eyton :** Vous prévoyez les besoins huit ou neuf mois à l'avance, n'est-ce pas?

**M. Wiebe :** Je pense que c'est grosso modo six mois. Si nous décidons, disons, de passer par le port de Halifax ou le port de New York, il y a une différence au chapitre du temps de transport. Nous avons une « date d'échéance », qui est une date que nous devons respecter ou à laquelle la marchandise doit être au pays. Pour respecter cette date, il se peut que nous ayons à quitter le port plus tôt. C'est la raison pour laquelle nous devons faire savoir au fabricant que nous avons besoin de la marchandise non pas le 14 juin, mais bien le 1<sup>er</sup> juin, parce que le temps de transport vers un port en particulier peut prendre 14 jours de plus.

**Senator Eyton:** What is your competitive environment? You need goods that must go from A to B. I gather you have a tendency to go with Evergreen and with particular shippers because you have established relationships with them.

Are you satisfied with the competitive environment in terms of the choices available to you? You have to decide port and beyond that it is rail or truck. Considering those factors, is it competitive?

**Mr. Wiebe:** The shipping lines, yes.

**Senator Eyton:** What are your alternatives at the moment in time you know these goods ship from A to B? You have to select a port and then rail or truck, or probably rail and truck. What is the competitive environment and what are the trend lines?

**Mr. Wiebe:** Regarding trucking, there has been a consolidation of the industry over the years. There continue to be fewer drivers. You have people like TransForce who are picking up trucking companies and bringing them together. Others, like Armour Transportation Systems, are doing a good job at home and picking up some of the smaller Atlantic trucking companies. There has been consolidation.

From a choice perspective, I would say it is relatively regional. In the Atlantic, we have fewer choices. Midland, Day & Ross and Armour Transportation are major shippers. Day & Ross is McCain's, Midland is Irving, leaving Armour Transportation as the only independent to choose from. In the West and in Ontario, there are a variety of options. With the exception of one or two regions, particularly the Atlantic, I am happy with the choices we have, even with the consolidation of the industry that we have seen over the past five to six years.

From a shipping-line perspective, there has been some consolidation in that industry. There is no issue from choosing another carrier, whether it be Hyundai America Shipping, Evergreen or Yang Ming. There are a plethora of choices for us. That keeps that end of the business very competitive.

I have left the rail for last. There is no choice. There are two rail companies to deal with in Canada: We will deal with Canadian National Railway or Canadian Pacific Railway. Am I happy about that? No. I would rather have three or four options.

**Senator Eyton:** Are the two lines competitive with each other now?

**Mr. Wiebe:** Yes. The fact that railways are or are becoming capacity constrained begins to limit our option as large rail shippers. I will not say we have been our own worst enemy but we have done some things that have limited our ability to move railways. We run co-facilities with CP in some places. If you chose

**Le sénateur Eyton :** Dans quel environnement concurrentiel évoluez-vous? Vous devez faire en sorte que des produits passent d'un point A à un point B. D'après ce que je comprends, vous avez l'habitude d'avoir recours à Evergreen et à des transporteurs avec qui vous avez établi des relations particulières.

Êtes-vous satisfait du milieu concurrentiel dans lequel vous évoluez, ou pour ce qui est des choix qui s'offrent à vous? Vous devez choisir le port de destination et, par la suite, choisir de transporter vos marchandises par train ou par camion. Compte tenu de ces facteurs, est-ce que le milieu est concurrentiel?

**M. Wiebe :** Les transporteurs maritimes le sont, oui.

**Le sénateur Eyton :** Quels sont les choix qui s'offrent à vous au moment où vous déterminez que des produits doivent être expédiés du point A au point B? Vous devez choisir le port de destination, puis choisir de faire transporter la marchandise par train ou par camion, ou probablement de la faire transporter des deux façons. Quelle est la nature du milieu concurrentiel, et quelles sont les tendances?

**M. Wiebe :** Pour ce qui est du camionnage, il y a eu une consolidation du secteur qui s'est faite progressivement. Il y a toujours de moins en moins de chauffeurs. Il y a des entreprises comme TransForce qui font l'acquisition d'entreprises de transport routier et qui les fusionnent. D'autres, comme Armour Transportation Systems, font du bon travail dans leur région et rachètent des entreprises de camionnage plus petites dans l'Atlantique. Il y a eu une certaine consolidation.

Du point de vue du choix, je dirais que ça dépend un peu de la région. Dans l'Atlantique, il y a moins de choix qui s'offrent à nous. Midland, Day & Ross et Armour Transportation sont les principaux transporteurs. Day & Ross, c'est McCain, Midland, c'est Irving, ce qui ne laisse que Armour Transportation comme transporteur indépendant. Dans l'Ouest et en Ontario, il y a beaucoup de choix. À l'exception de une ou deux régions, surtout la région de l'Atlantique, je suis heureux des choix que nous avons, même si nous avons assisté à une consolidation du secteur au cours des cinq ou six dernières années.

Il y a également eu consolidation du côté des transporteurs maritimes. Il n'y a pas de problème à choisir un autre transporteur, que ce soit Hyundai America Shipping, Evergreen ou Yang Ming. Nous avons énormément de choix. Ainsi, ce volet des affaires est très concurrentiel.

J'ai gardé le transport ferroviaire pour la fin. Dans ce domaine, il n'y a aucun choix. Il n'y a que deux sociétés ferroviaires avec qui faire affaire au pays : nous devons faire affaire avec le Canadien National ou avec le Canadien Pacifique. Est-ce que je suis heureux qu'il en soit ainsi? Non. J'aimerais mieux avoir trois ou quatre choix.

**Le sénateur Eyton :** Est-ce que les deux sociétés ferroviaires sont en concurrence, aujourd'hui?

**M. Wiebe :** Oui. Le fait qu'elles aient des contraintes, sur le plan de la capacité, ou qu'elles commencent à en avoir, a pour effet de commencer à limiter nos choix, puisque nous expédions beaucoup de marchandises par train. Je ne dirais pas que nous avons été notre pire ennemi, mais nous avons fait des choses qui

to go with CN rail, it would be uncomfortable situation to come out with a CN container from a CP yard. We probably could have handled that better in the past.

I am not particularly happy with the lack of competition in the rail industry.

**Senator Eyton:** Have prices generally been trending upward?

**Mr. Wiebe:** Yes.

**Senator Eyton:** Within all three modes?

**Mr. Wiebe:** The price pressures are particularly on the fuel side with respect to road. I am sure everyone has seen it. We have seen that go up.

We have seen price relief. Power unions, trailers and tires are cheaper because they are all primarily U.S. sourced. We have seen relief on the capital side.

On the driver's side, we see pressure. When you cannot get enough of a particular trade, you end up paying more. Prices have been up on the road and they have gone up on the rail. Price has gone up for shipping inland for our international business.

**Senator Eyton:** I have one more question.

**The Chair:** We have two minutes. Senator Mercer wanted to ask a supplementary.

**Senator Eyton:** You basically divide the country into three equivalent geographies — the West, Central and East — on your sixth or seventh chart with the future state of shipping. Then you have the white line indicating the national system. It is my understanding that this has nothing to do with market or destination. By far, the largest percentage of your volume goes into Ontario or Quebec.

**Mr. Wiebe:** Absolutely; yes.

**Senator Eyton:** It is misleading in a sense.

**Mr. Wiebe:** I am sorry. I usually start this slide by noting it is illustrative only. The vast majority of what occurs in the transport section occurs in the blue circle.

**Senator Eyton:** Our concern is how to best service volumes of traffic, which is almost necessarily Ontario and Quebec. They are coming from Vancouver. It is, in fact, transcontinental.

**Mr. Wiebe:** I generally put particular emphasis on the white line. Some of this is just the way our company is. You plan British Columbia and Alberta together usually because we have two

ont limité notre capacité d'exercer une influence sur les sociétés ferroviaires. Nous partageons les installations avec le CP à certains endroits. Si nous décidions de faire affaire avec le CN, il y aura un certain malaise qui viendrait du fait de sortir un conteneur du CN d'une cour de triage du CP. Nous aurions probablement pu mieux gérer cette situation dans le passé.

Je ne suis pas particulièrement heureux du manque de compétition dans le secteur ferroviaire.

**Le sénateur Eyton :** Est-ce que les prix ont monté, en général?

**M. Wiebe :** Oui.

**Le sénateur Eyton :** Pour les trois modes de transport?

**M. Wiebe :** Les tensions sur les prix touchent surtout le carburant, en ce qui a trait au transport routier. Je suis sûr que tout le monde a été témoin de cela. Nous avons vu les prix monter à cet égard.

Il y a aussi eu une certaine baisse de prix. Les moteurs, les remorques et les pneus coûtent moins cher, parce qu'ils viennent surtout des États-Unis. Il y a donc eu une diminution du côté des immobilisations.

Pour ce qui est des chauffeurs, il y a une pression. Lorsqu'il n'y a pas suffisamment de main-d'œuvre dans un domaine, les salaires finissent par augmenter. Les coûts ont augmenté dans le transport routier, et ils ont augmenté aussi dans le transport ferroviaire. Les coûts liés au transport au pays de la marchandise provenant de l'étranger ont augmenté.

**Le sénateur Eyton :** J'ai une autre question.

**Le président :** Il nous reste deux minutes. Le sénateur Mercer voulait poser une question complémentaire.

**Le sénateur Eyton :** Grosso modo, vous divisez le pays en trois régions équivalentes — l'Ouest, le Centre et l'Est — dans votre sixième ou septième tableau concernant l'avenir des transports. Il y a ensuite la ligne blanche qui représente le système national. D'après ce que je comprends, cela n'a rien à voir avec le marché ou la destination. Les régions où vos ventes sont les plus importantes sont de loin l'Ontario et le Québec.

**M. Wiebe :** Tout à fait, oui.

**Le sénateur Eyton :** Cela donne une fausse image, dans un sens.

**M. Wiebe :** Je suis désolé. Je commence habituellement par dire que cette diapo n'est qu'une façon de représenter visuellement la situation. La vaste majorité de l'activité dans le secteur du transport a lieu à l'intérieur du cercle bleu.

**Le sénateur Eyton :** Ce qui nous préoccupe, c'est la meilleure façon d'accommoder la circulation des marchandises là où les volumes sont les plus importants, c'est-à-dire presque toujours en Ontario et au Québec. La marchandise arrive de Vancouver. Le transport est donc en fait transcontinental.

**M. Wiebe :** J'insiste habituellement de façon toute particulière sur la ligne blanche. La chose tient en partie à la nature de notre entreprise. En général, on planifie en même temps les transports

major distribution facilities — one in Alberta and one in B.C. Anything that would ship across Canada would be planned in another bucket.

Some of this is the technology available to us as well. We need to break up the planning sessions because the system needs to grind through a vast amount of data to come up with the routes.

**Senator Mercer:** I would like to go back to the Port of Halifax. As you are trying to shift some of your business to the Port of Halifax, have you emphasized with the shipping lines and other people the stability of the workforce? In other words, have you emphasized the fact that we have not had a work stoppage in the Port of Halifax since the 1970s? It seems to happen almost annually on the West Coast. Has that been an advantage in trying to convince others to get on board?

**Mr. Wiebe:** Yes. I think that reputation, as well as the experience, is really what leads the Canadian retailers to push for more capacity through Halifax.

**The Chair:** On behalf of the Senate committee, I want to thank you both for appearing and telling us about Loblaw's transportation and container issues. We thank you for your recommendations.

That brings us to the end of this meeting. The next meeting will be a week Wednesday when we will be looking at a draft report.

The committee adjourned.

en Colombie-Britannique et en Alberta, parce que nous avons deux grands centres de distribution dans ces provinces. Tout ce qui est transporté vers d'autres régions du Canada est planifié de façon distincte.

La situation découle en partie aussi des outils technologiques auxquels nous avons accès. Nous devons effectuer plusieurs séances de planification différentes, parce que le système doit analyser de grandes quantités de données pour établir les trajets.

**Le sénateur Mercer :** J'aimerais revenir sur la question du port de Halifax. Essayez-vous de faire passer davantage de vos marchandises par le port de Halifax? Avez-vous insisté sur la stabilité de la main-d'œuvre de ce port auprès des transporteurs maritimes et des autres intervenants? En d'autres termes, avez-vous insisté sur le fait qu'il n'y a pas eu d'arrêt de travail dans le port de Halifax depuis les années 1970? Il semble qu'il y en a chaque année sur la côte Ouest. Est-ce que cela vous a aidé à convaincre d'autres intervenants d'embarquer?

**M. Wiebe :** Oui. Je pense que cette réputation, ainsi que l'expérience, sont les vrais facteurs qui font que les détaillants canadiens tentent de faire passer davantage de marchandises par le port de Halifax.

**Le président :** Au nom du comité sénatorial, je vous remercie tous les deux d'être venus témoigner et de nous avoir parlé des problèmes liés aux transports et aux conteneurs qui touchent Loblaw. Merci de vos recommandations.

C'est la fin de la réunion. Mercredi prochain, nous allons examiner l'ébauche d'un rapport.

La séance est levée.

---



*If undelivered, return COVER ONLY to:*

Public Works and Government Services Canada –  
Publishing and Depository Services  
Ottawa, Ontario K1A 0S5

*En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*

Travaux publics et Services gouvernementaux Canada –  
Les Éditions et Services de dépôt  
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

---

WITNESSES

*Palliser Furniture Ltd. (by video conference):*

Art DeFehr, President and Chief Executive Officer.

*Loblaw Companies Limited:*

Robert Wiebe, Senior Vice President, Transportation;

Dan Parkes, Vice President, International Transport and Logistics.

TÉMOINS

*Palliser Furniture Ltd. (par vidéoconférence):*

Art DeFehr, président et directeur général.

*Compagnies Loblaw limitée :*

Robert Wiebe, vice-président principal, Transports ;

Dan Parkes, vice-président, Transport international et logistique.