



Second Session
Fortieth Parliament, 2009

Deuxième session de la
quarantième législature, 2009

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

**Foreign Affairs and
International Trade**

**Affaires étrangères et du
commerce international**

Chair:

The Honourable CONSIGLIO DI NINO

Président :

L'honorable CONSIGLIO DI NINO

Wednesday, November 25, 2009
Tuesday, December 1, 2009
Wednesday, December 2, 2009 (in camera)
Wednesday, December 9, 2009 (in camera)

Le mercredi 25 novembre 2009
Le mardi 1^{er} décembre 2009
Le mercredi 2 décembre 2009 (à huis clos)
Le mercredi 9 décembre (à huis clos)

Issue No. 19

Fascicule n° 19

**Fifteenth, sixteenth, seventeenth and
eighteenth meetings on:**

**Quinzième, seizième, dix-septième et
dix-huitième réunions concernant :**

The rise of China, India and Russia
in the global economy and
the implications for Canadian policy

L'émergence de la Chine, de l'Inde et de la Russie
dans l'économie mondiale et
les répercussions sur les politiques canadiennes

APPEARING:

The Honourable Stockwell Day, P.C., M.P.,
Minister of International Trade and
Minister for the Asia-Pacific Gateway

COMPARAÎT :

L'honorable Stockwell Day, C.P., député,
ministre du commerce international et
ministre de la porte d'entrée de l'Asie-Pacifique

WITNESSES:
(*See back cover*)

TÉMOINS :
(*Voir à l'endos*)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
FOREIGN AFFAIRS AND INTERNATIONAL TRADE

The Honourable Consiglio Di Nino, *Chair*

The Honourable Peter A. Stollery, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Andreychuk	Jaffer
* Cowan	* LeBreton, P.C.
(or Tardif)	(or Comeau)
Dawson	Mahovlich
Downe	Smith, P.C.
Fortin-Duplessis	Stewart Olsen
Grafstein	Wallin

* Ex officio members

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

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

The Honourable Senator Mahovlich replaced the Honourable Senator Zimmer (*November 26, 2009*).

The Honourable Senator Zimmer replaced the Honourable Senator Mahovlich (*November 25, 2009*).

The Honourable Senator Stollery replaced the Honourable Senator Zimmer (*November 5, 2009*).

The Honourable Senator Wallin replaced the Honourable Senator Housakos (*November 5, 2009*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
AFFAIRES ÉTRANGÈRES ET DU
COMMERCE INTERNATIONAL

Président : L'honorable Consiglio Di Nino

Vice-président : L'honorable Peter A. Stollery

et

Les honorables sénateurs :

Andreychuk	Jaffer
* Cowan	* LeBreton, C.P.
(ou Tardif)	(ou Comeau)
Dawson	Mahovlich
Downe	Smith, C.P.
Fortin-Duplessis	Stewart Olsen
Grafstein	Wallin

* Membres d'office

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité :

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

L'honorable sénateur Mahovlich a remplacé l'honorable sénateur Zimmer (*le 26 novembre 2009*).

L'honorable sénateur Zimmer a remplacé l'honorable sénateur Mahovlich (*le 25 novembre 2009*).

L'honorable sénateur Stollery a remplacé l'honorable sénateur Zimmer (*le 5 novembre 2009*).

L'honorable sénateur Wallin a remplacé l'honorable sénateur Housakos (*le 5 novembre 2009*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Wednesday, November 25, 2009
(30)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Foreign Affairs and International Trade met this day at 4:55 p.m., in room 160-S, Centre Block, the Chair, the Honourable Consiglio Di Nino, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Andreychuk, Dawson, Di Nino, Downe, Fortin-Duplessis, Grafstein, Jaffer, Smith, Stewart Olsen, Stollery, Wallin and Zimmer (12).

In attendance: Natalie Mychajlyszyn and Jennifer Paul, Analysts, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Tuesday, February 24, 2009, the committee continued its examination on the rise of China, India and Russia in the global economy and the implications for Canadian policy. (*For complete text of order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 3.*)

APPEARING:

The Honourable Stockwell Day, P.C., M.P., Minister of International Trade and Minister for the Asia-Pacific Gateway.

The chair made an opening statement.

The Honourable Stockwell Day made a statement and answered questions.

At 5:45 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Tuesday, December 1, 2009
(31)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Foreign Affairs and International Trade met this day at 5:32 p.m., in room 160-S, Centre Block, the Chair, the Honourable Consiglio Di Nino, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Andreychuk, Dawson, Di Nino, Downe, Fortin-Duplessis, Jaffer, Mahovlich, Stewart Olsen, Stollery and Wallin (10).

In attendance: Natalie Mychajlyszyn and Jennifer Paul, Analysts, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mercredi 25 novembre 2009
(30)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des affaires étrangères et du commerce international se réunit aujourd'hui, à 16 h 55, dans la salle 160-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Consiglio Di Nino (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Andreychuk, Dawson, Di Nino, Downe, Fortin-Duplessis, Grafstein, Jaffer, Smith, Stewart Olsen, Stollery, Wallin et Zimmer (12).

Aussi présentes : Natalie Mychajlyszyn et Jennifer Paul, 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 mardi 24 février 2009, le comité poursuit son examen de l'émergence de la Chine, de l'Inde et de la Russie dans l'économie mondiale et des répercussions sur les politiques canadiennes. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 3 des délibérations du comité.*)

COMPARAÎT :

L'honorable Stockwell Day, C.P., député, ministre du commerce international et ministre de la porte d'entrée de l'Asie-Pacifique.

Le président prend la parole.

L'honorable Stockwell Day fait une déclaration puis répond aux questions.

À 17 h 45, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mardi 1^{er} décembre 2009
(31)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des affaires étrangères et du commerce international se réunit aujourd'hui, à 17 h 32, dans la salle 160-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Consiglio Di Nino (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Andreychuk, Dawson, Di Nino, Downe, Fortin-Duplessis, Jaffer, Mahovlich, Stewart Olsen, Stollery et Wallin (10).

Également présentes : Natalie Mychajlyszyn et Jennifer Paul, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Tuesday, February 24, 2009, the committee continued its examination on the rise of China, India and Russia in the global economy and the implications for Canadian policy. (*For complete text of order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 3.*)

WITNESSES:

From Port Metro Vancouver:

Chris Badger, Chief Operating Officer;

Duncan Wilson, Director, Communications and Government Affairs.

The chair made an opening statement.

Mr. Badger made a statement and, with the assistance of Mr. Wilson, answered questions.

At 6:30 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Wednesday, December 2, 2009
(32)

[English]

The Standing Senate Committee on Foreign Affairs and International Trade met in camera this day at 4:00 p.m., in room 160-S, Centre Block, the Honourable Consiglio Di Nino, Chair, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Andreychuk, Dawson, Di Nino, Downe, Fortin-Duplessis, Jaffer, Smith, Stewart Olsen, and Stollery (9).

In attendance: Natalie Mychajlyszyn and Jennifer Paul, Analysts, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament and, Karen Schwinghamer, Acting Manager, Communications Services and Media Relations.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Tuesday, February 24, 2009, the committee continued its examination on the rise of China, India and Russia in the global economy and the implications for Canadian policy. (*For complete text of order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 3.*)

It was agreed that senators' staff be permitted to remain in the room.

Pursuant to rule 92(2)(f), the committee considered a draft report.

At 4:35 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 24 février 2009, le comité poursuit son examen de l'émergence de la Chine, de l'Inde et de la Russie dans l'économie mondiale et des répercussions sur les politiques canadiennes. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 3 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :

Port Metro Vancouver :

Chris Badger, directeur de l'exploitation;

Duncan Wilson, directeur des communications et des affaires gouvernementales.

Le président prend la parole.

M. Badger fait une déclaration puis, aidé de M. Wilson, répond aux questions.

À 18 h 30, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mercredi 2 décembre 2009
(32)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des affaires étrangères et du commerce international se réunit aujourd'hui, à 16 heures, dans la salle 160-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Consiglio Di Nino (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Andreychuk, Dawson, Di Nino, Downe, Fortin-Duplessis, Jaffer, Smith, Stewart Olsen et Stollery (9).

Aussi présentes : Natalie Mychajlyszyn et Jennifer Paul, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement, et Karen Schwinghamer, gestionnaire par intérim, Service des communications, Relations avec les médias.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 24 février 2009, le comité poursuit son examen de l'émergence de la Chine, de l'Inde et de la Russie dans l'économie mondiale et des répercussions sur les politiques canadiennes. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 3 des délibérations du comité.*)

Il est convenu de permettre au personnel des sénateurs de demeurer dans la salle.

Conformément à l'alinéa 92(2)(f) du Règlement, le comité examine une ébauche de rapport.

À 16 h 35, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, Wednesday, December 9, 2009
(33)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Foreign Affairs and International Trade met in camera this day at 4:05 p.m., in room 160-S, Centre Block, the chair, the Honourable Consiglio Di Nino, Chair, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Dawson, Di Nino, Downe, Fortin-Duplessis, Smith, P.C., Stewart Olsen, Stollery and Wallin (8).

In attendance: Natalie Mychajlyszyn and Jennifer Paul, Analysts, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Tuesday, February 24, 2009, the committee continued its examination on the rise of China, India and Russia in the global economy and the implications for Canadian policy. (*For complete text of order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 3.*)

It was agreed that senators' staff be permitted to remain in the room.

Pursuant to rule 92(2)(f), the committee considered a draft report.

At 4:20 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

Le greffier du comité,

Denis Robert

Clerk of the Committee

OTTAWA, le mercredi 9 décembre 2009
(33)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des affaires étrangères et du développement international se réunit aujourd'hui à huis clos, à 16 h 5, dans la pièce 160-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Consiglio Di Nino (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Dawson, Di Nino, Downe, Fortin-Duplessis, Smith, C.P., Stewart Olsen, Stollery et Wallin (8).

Également présentes : Natalie Mychajlyszyn et Jennifer Paul, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat, le mardi 24 février 2009, le comité poursuit son examen sur l'émergence de la Chine, de l'Inde et de la Russie dans l'économie mondiale et des répercussions sur les politiques canadiennes. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 3 des délibérations du comité.*)

Il est convenu que le personnel des sénateurs soit autorisé à demeurer dans la pièce.

Conformément à l'article 92(2)f) du Règlement, le comité examine un projet de rapport.

À 16 h 20, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, November 25, 2009

The Standing Senate Committee on Foreign Affairs and International Trade met this day at 4:55 p.m. to study the rise of China, India and Russia in the global economy and the implications for Canadian policy.

Senator Consiglio Di Nino (*Chair*) in the chair.

[*English*]

The Chair: I wish to welcome our special guest to this meeting of the Standing Senate Committee on Foreign Affairs and International Trade. The committee is continuing its special study on the rise of China, India and Russia in the global economy and the implications for Canadian policy. We are delighted to have appearing before the committee today the Honourable Stockwell Day, Minister of International Trade and Minister for the Asia-Pacific Gateway. Minister Day was first elected to the House of Commons in 2000 and re-elected in 2004, 2006 and 2008. On October 30, 2008, Minister Day was sworn in as Minister of International Trade and Minister for the Asia-Pacific Gateway.

[*Translation*]

Mr. Minister, welcome to the Senate. You have the floor.

The Hon. Stockwell Day, P.C., M.P., Minister of International Trade, and Minister for the Asia-Pacific Gateway: Thank you, Mr. Chair. I want to start by saying that I am grateful to the committee for its work, and I fully appreciate its concerns regarding trade with other countries, especially the three you just mentioned.

[*English*]

Basically our overall goal as government when it comes to trade and international trade is not to tell Canadian businesses where they must do business but to do everything we can to keep taxes down and lighten the load for them. As you know, the OECD has said that our business taxation regime is the most competitive among industrialized countries.

We want to keep the regulatory regime as common sense as possible and then pursue, as aggressively as we can, trade agreements with other countries. Ideally, they will be free trade agreements that remove all tariffs and decrease the regulatory regimes while increasing confidence within the investment climate so that should a Canadian business, industry, service or worker want to export a product or service, he or she can do that knowing that they are as least encumbered as possible because of the policies of the government.

That is why we are aggressive in these emerging markets, large and small, especially the three that you mentioned. For instance, I looked at your report on China and some of what you were able

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 25 novembre 2009

Le Comité sénatorial permanent des affaires étrangères et du commerce international se réunit aujourd'hui, à 16 h 35, pour étudier l'émergence de la Chine, de l'Inde et de la Russie dans l'économie mondiale et les répercussions sur les politiques canadiennes.

Le sénateur Consiglio Di Nino (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président : Je veux souhaiter à notre invité spécial la bienvenue à cette séance du Comité sénatorial permanent des affaires étrangères et du commerce international. Le comité poursuit son étude spéciale sur l'émergence de la Chine, de l'Inde et de la Russie dans l'économie mondiale et les répercussions sur les politiques canadiennes. Nous sommes ravis que l'honorable Stockwell Day, ministre du commerce international et de la porte de l'Asie-Pacifique, compare par devant le comité. Le ministre Day a été élu pour la première fois à la Chambre des communes en 2000 et a été réélu en 2004, 2006 et 2008. Le 30 octobre 2008, le ministre Day a été assermenté à titre de ministre du Commerce international et de la Porte de l'Asie-Pacifique.

[*Français*]

Monsieur le ministre, nous vous souhaitons la bienvenue au Sénat. La parole est à vous.

L'honorable Stockwell Day, C.P., député, ministre du commerce international et ministre de la porte d'entrée de l'Asie-Pacifique : Merci, monsieur le président. Premièrement, j'aimerais vous dire que j'apprécie beaucoup le travail et les préoccupations de votre comité au niveau des échanges avec les autres pays et surtout avec les trois pays que vous avez mentionnés.

[*Traduction*]

Essentiellement, en tant que gouvernement, notre objectif général sur le plan du commerce intérieur et international n'est pas d'indiquer aux entreprises canadiennes les endroits où elles doivent mener leurs activités, mais de faire tout en notre pouvoir pour limiter les impôts et alléger leur fardeau. Comme vous le savez, l'OCDE a déclaré que notre régime d'imposition des sociétés était l'un des plus concurrentiels parmi les pays industrialisés.

Nous voulons que le régime réglementaire demeure aussi sensé que possible, puis nous voulons négocier, avec toute la ténacité possible, des accords commerciaux avec d'autres pays. Idéalement, ils prendront la forme d'accords de libre-échange qui élimineront tous les tarifs douaniers et qui restreindront les régimes réglementaires, tout en augmentant la confiance dans l'investissement, de sorte que, si des entreprises, des industries, des services ou des travailleurs canadiens souhaitent exporter des produits ou des services, ils pourront le faire sachant qu'ils seront aussi peu gênés que possible dans leur entreprise en raison des politiques du gouvernement.

C'est pourquoi nous déployons autant d'énergie pour aller à la rencontre de ces nouveaux marchés, petits et grands, en particulier les trois que vous avez mentionnés. Par exemple, j'ai examiné

to see there. These are the reasons that you saw the Prime Minister in India recently, and he is travelling to China next week. We have seen an increase in trade in all three of those countries.

In looking at the “close-out” figures for 2008, moving into 2009, we think there is more to do for many reasons. That is why we are aggressively pursuing trade, investment protection agreements, science and technology agreements, and research and development. Our overall goal is to do everything we can to open up opportunities for a level playing field for Canadian producers, investors, shippers, exporters and workers, to enhance collaboration and to invigorate our own economies while at the same time invigorating economies in other countries.

We do have votes coming up, so I do not want to take any more of your time. As you know, I could go on and on because I am enthused about this particular area. However, I want to hear from you, get your advice and possibly address some questions. Therefore, I yield the floor to you, Mr. Chair, and to the members of this committee.

The Chair: As you know, Minister Day, the committee travelled to Russia last month and to China a couple of weeks ago. We have some personal experiences we can share with you and also some issues that we would like to raise. I have many senators on the list of questioners. You are a popular gentleman.

Senator Stollery: Thank you very much for being here today, Mr. Minister. As you know, we are in the midst of a complicated study involving China, India and Russia and have completed two thirds of our field trips.

I would like to quickly ask you, because you raised it, about our free trade agreements. I completely agree with you that the idea behind free trade agreements with various countries is to do away with all of the tariff/non-tariff barriers to trade for Canadian companies.

The problem seems to be that when we have free trade agreements with countries, we agree on many things, but where there are disagreements, as with the U.S., we put those issues into a dispute settlement mechanism. The fact is that the free trade agreements with various countries — and I acknowledge that there are slight differences — often do not include the difficult areas. Those are put into a dispute settlement mechanism, and then one has to question the value of a free trade agreement. The best example would be the softwood lumber issue with the United States, but there are others. I do not have to tell you about them because I am sure you are as aware of them as I am.

vos rapport sur la Chine et certains des facteurs que vous avez été en mesure d'observer là-bas. C'est la raison pour laquelle le premier ministre a visité l'Inde récemment et se rendra en Chine la semaine prochaine. Nous avons observé une augmentation de nos échanges commerciaux avec ces trois pays.

Lorsque nous examinons les chiffres définitifs de 2008 et ceux du début de 2009, nous pensons que nous devons en faire davantage pour bien des raisons. C'est pourquoi nous cherchons obstinément à encourager les échanges commerciaux, à négocier des accords de protection des investissements et de coopération scientifique et technologique, et à stimuler la recherche et le développement. Notre objectif global est de faire tout en notre pouvoir pour uniformiser les règles du jeu pour les producteurs, les investisseurs, les expéditeurs, les exportateurs et les travailleurs canadiens, pour améliorer la collaboration et pour fortifier nos propres économies tout en stimulant celles des autres pays.

Nous allons devoir voter prochainement, alors je ne veux pas prendre davantage de votre temps. Comme vous le savez, je pourrais continuer encore longtemps tellement ce sujet m'enthousiasme. Cependant, je veux vous entendre, obtenir vos conseils et répondre peut-être à des questions. Par conséquent, je vous cède la parole, monsieur le président, ainsi qu'aux membres du comité.

Le président : Comme vous le savez, monsieur le ministre, le comité a visité la Russie le mois dernier et la Chine il y a quelques semaines de cela. Nous avons quelques expériences personnelles à partager avec vous et quelques questions à soulever. La liste des sénateurs qui désirent vous interroger est longue. Vous êtes populaire.

Le sénateur Stollery : Je vous remercie beaucoup d'être venu aujourd'hui, monsieur le ministre. Comme vous le savez, nous sommes en train de procéder à une étude très compliquée qui englobe la Chine, l'Inde et la Russie, et nous avons accompli les deux tiers de nos voyages.

Étant donné que vous avez soulevé la question, je voudrais vous poser des questions sur nos accords de libre-échange. Je suis complètement d'accord avec vous lorsque vous dites que les accords de libre-échange avec divers pays ont pour but d'éliminer tous les droits de douane et les barrières non tarifaires qui empêchent les entreprises canadiennes de commercer.

Le problème, c'est que, lorsque nous négocions des accords de libre-échange avec des pays, nous nous entendons sur bon nombre de sujets, mais lorsqu'il y a des désaccords, comme cela a été le cas avec les États-Unis, nous confions ces questions à un mécanisme de règlement des différends. Le fait est que, dans la plupart des accords de libre-échange négociés avec divers pays — et j'admets qu'il y a parfois de légères différences —, les secteurs problématiques ne sont pas abordés. Pour les résoudre, on a recours à un mécanisme de règlement des différends, ce qui remet en question la valeur des accords de libre-échange. La question du bois d'oeuvre qui nous a opposés aux États-Unis en est le meilleur exemple, mais il y en a d'autres. Je n'ai pas besoin de les énumérer, car je sais que vous les connaissez aussi bien que moi.

I wonder about the value of some of these agreements and the work that our officials have to do in putting them together. In many cases, we enter into a free trade agreement based on tariffs with which we have no problem, but we do not often deal with the difficult issues because they are impossible to deal with.

Mr. Day: In fact, a free trade agreement is struck and then a dispute settlement mechanism is agreed upon, but we do not prejudge what elements may find themselves within that particular dispute settlement mechanism.

In our NAFTA deal, we had an issue with steel products coming into Canada from the United States. When the deal was signed, everyone knew there could be some issues here, but we did not say, "Steel will be a problem, so we will put that over in the dispute settlement area." We said, "Here is the free trade deal; it includes steel. Whether it is steel, apples or anything else, if there is a dispute, here is how we will handle it." We agreed beforehand that there would be a referee and that both sides would live with the decision of the referee. That is the beauty of a dispute settlement mechanism. Without it, it is like having a hockey game without a referee; it will be a shambles. When the referee makes the call, the virtue of the game is you live with the call. You can have a video replay if you want, but still you live with the call; it is the only way the game can go on. The free trade deal is done, all the elements are agreed upon, and there is a settlement process if you run into a problem.

Senator Stollery: I do not want to go on. I think that question could be pursued, but I will not do so.

Senator Wallin: I will pursue that a bit.

Minister, could you sketch out what you see? We have learned many lessons from the Canada-U.S. Free Trade Agreement and from the North American Free Trade Agreement. Some of our subsequent deals have been more informal around the edges for reasons that you specifically lay out. It is sort of like a marriage ceremony versus a civil ceremony. What are we looking for in a trade agreement with India?

Mr. Day: A few days ago, India's Minister of Commerce and Industry, Minister Sharma, and I signed the official joint study to begin the scoping exercise. We will look for as full and comprehensive an agreement as possible with India.

Before we even began the discussion, they indicated one of their concerns. They said, "The agriculture sector in India is at the subsistence level." It is actually their policy to allow for and maintain one- and two-hectare farms. They looked at Canada's highly sophisticated agricultural system developed by entrepreneurial, innovative farmers over the decades and said, "You will overwhelm us; there is no way we can compete." What I said to them at that point was, "You have sensitivities in agriculture. We will take that into account while we look at this

Je m'interroge à propos de la valeur de certaines de ces ententes et des efforts que nos fonctionnaires doivent déployer pour les négocier. Dans bien des cas, nous décidons de conclure un accord de libre-échange en fonction de tarifs douaniers qui ne nous posent aucun problème mais, la plupart du temps, nous n'abordons pas les questions difficiles, car elles sont impossibles à régler.

M. Day : En fait, on conclut l'accord commercial, puis on s'entend sur le mécanisme de règlement des différends. Mais nous ne présumons pas des éléments qui pourraient être soumis au mécanisme.

Lorsque nous avons négocié l'ALENA, les importations d'acier américain au Canada nous posaient des problèmes. Lorsque l'entente a été signée, tout le monde savait que cette question risquait d'être problématique, mais nous n'avons pas déclaré : « L'acier nous posera des problèmes, alors mentionnons-le dans la section consacrée au règlement des différends. » Nous avons dit : « Voilà l'accord de libre-échange; il comprend l'acier. Si un différend survient à propos de l'acier, des pommes ou de quoi que ce soit d'autre, voici comment nous le réglerons. » Nous avons convenu à l'avance de faire appel à un arbitre et d'accepter tous deux sa décision, quelle qu'elle soit. C'est l'avantage d'un mécanisme de règlement des différends. Sans lui, ce serait comme jouer une partie de hockey sans arbitre; ce serait le chaos. C'est la beauté de ce sport. Lorsque l'arbitre rend sa décision, vous l'acceptez. Vous pouvez demander une reprise vidéo, mais vous acceptez tout de même la décision. C'est la seule manière de continuer la partie. L'accord de libre-échange est conclu, on s'est entendu sur tous les éléments, et un processus de règlement existe au cas où il y aurait des conflits.

Le sénateur Stollery : Je ne veux pas continuer sur cette tangente. Je pense que cette question pourrait être débattue plus longuement, mais je ne le ferai pas.

Le sénateur Wallin : Je vais approfondir un peu la question.

Monsieur le ministre, pourriez-vous exposer les grandes lignes de ce que vous voyez à l'horizon? Nous avons tiré de nombreuses leçons de l'Accord de libre-échange Canada-États-Unis et de l'Accord de libre-échange nord-américain. Certaines de nos ententes ultérieures sont beaucoup moins structurées, pour les raisons que vous avez exposées. C'est un peu comme si on comparait un mariage religieux à un mariage civil. Que cherchons-nous à accomplir en négociant un accord commercial avec l'Inde?

M. Day : Il y a quelques jours, le ministre indien du Commerce et de l'Industrie et moi avons signé des documents officiels visant l'établissement d'un groupe d'étude conjoint qui commencera à analyser la portée de l'accord. Nous nous efforcerons de négocier avec l'Inde un accord aussi global que possible.

Avant même que nous entamions la discussion, ils nous ont informés de l'une de leurs préoccupations. Ils ont déclaré : « Le secteur agricole indien est au niveau de subsistance. » En fait, leur politique consiste à autoriser seulement l'exploitation de fermes de un ou deux hectares et à les maintenir à cette taille. Ils ont examiné le système agricole ultramoderne qu'au cours des décennies, des agriculteurs entrepreneurs et novateurs ont développé au Canada, et ils ont dit : « Vous allez nous submerger; il nous sera impossible d'entrer en concurrence avec vous. » À ce moment-là, je leur ai

comprehensive trade agreement.” I then added, “By the way, we have sensitivities in agriculture, too.” I think everyone around this table knows what those are. In some cases, we agree beforehand.

A lot of our stuff says “free trade agreement.” However, if you notice the language with India, it is a comprehensive economic agreement. We are acknowledging even beforehand that we know that they have big-time sensitivities. We are telling them, “We will be sensitive to your sensitivities.” We will still look at agriculture and what we can do there, but we will seek to obtain as broad as possible an agreement with them.

We always aim for a 100 per cent tariff removal. The agreement that we signed with Belgium, Norway, Switzerland and Liechtenstein is 100 per cent tariff removal. About 98 per cent was immediate; a few areas will be extended for several years to allow industries to adjust.

We will make it as comprehensive as possible, Senator Wallin, but I cannot predict how many sectors will move to zero and how quickly.

Senator Wallin: We can sell them lots of potash. That will help.

Mr. Day: We will be selling lots of that.

There is one other thing we must keep in mind with these free trade agreements. For example, we just signed an agreement with Jordan, which is not the biggest economic power in the world. However, it is our first trade agreement with an Arab state, and Jordan has free trade agreements with other countries. Prior to this free trade agreement, there was a tariff for our producers who wanted to sell their products to Jordan. Our products were hit with a tariff when they went into Jordan. If Jordan had a free trade deal with Sweden, a business person selling the same product from Sweden into Jordan did not face a tariff barrier, whereas the Canadian business person did. Therefore, they were at a disadvantage before they even looked at the extra transportation cost. In many of these cases, the free trade agreement is to ensure that our business people have a level playing field with business people from other countries who are already operating under a free trade agreement with these countries.

Senator Wallin: What about the issue of intellectual property? How have we framed that?

répondu : « Certains de vos secteurs agricoles sont vulnérables. Nous en tiendrons compte lorsque nous examinerons cet accord commercial global. » J’ai ajouté ensuite : « Soit dit en passant, certains de nos secteurs agricoles le sont également. » Je pense que tout le monde assis à cette table les connaît. Dans certains cas, nous nous entendons au préalable.

Beaucoup de nos ententes portent le nom d’« accord de libre-échange ». Vous remarquerez cependant la terminologie que nous utilisons avec l’Inde; nous parlons d’un accord économique global. Nous reconnaissons à l’avance que certains de leurs secteurs sont très vulnérables et que nous en sommes conscients. Nous leur disons : « Nous serons attentifs à vos vulnérabilités. » Nous examinerons tout de même l’agriculture et ce qui peut être accompli dans ce secteur, mais nous chercherons surtout à négocier un accord aussi étendu que possible avec eux.

Nous avons toujours pour but d’éliminer tous les droits de douane. Les accords que nous avons signés avec la Belgique, la Norvège, la Suisse et le Liechtenstein les suppriment tous. Environ 98 p. 100 d’entre eux ont été éliminés immédiatement; dans quelques secteurs, on continuera d’imposer des droits de douane pendant plusieurs années afin de permettre aux industries de s’adapter.

Nous négocierons un accord aussi global que possible, sénateur Wallin, mais je ne peux pas prédire combien de secteurs seront exonérés et à quelle vitesse.

Le sénateur Wallin : Nous pouvons leur vendre beaucoup de potasse. Cela leur donnera un coup de main.

M. Day : Nous leur en vendrons beaucoup.

Il y a une autre chose que nous ne devons pas perdre de vue lorsque nous examinons ces accords de libre-échange. Par exemple, nous venons de signer un accord avec la Jordanie, qui n’est pas la plus grande puissance économique du monde. Cependant, c’est notre premier accord de libre-échange avec un État arabe, et la Jordanie a déjà négocié des accords de libre-échange avec d’autres pays. Avant que cette entente soit conclue, les producteurs canadiens qui désiraient vendre leurs produits à la Jordanie étaient confrontés à des droits de douane. Nos produits faisaient l’objet de tarifs douaniers lorsqu’ils pénétraient en Jordanie. Si, par exemple, la Jordanie et la Suède étaient liées par un accord de libre-échange, le commerçant suédois qui vendait un certain produit à la Jordanie n’était pas confronté à un tarif douanier, contrairement au commerçant canadien qui tentait de lui vendre le même produit. Par conséquent, les commerçants canadiens étaient désavantagés avant même de tenir compte des frais de transport supplémentaires. Dans bien des cas, nous avons négocié des accords de libre-échange pour veiller à ce que nos commerçants puissent rivaliser à armes égales avec les commerçants des autres pays qui avaient déjà conclu des accords de libre-échange avec ces pays.

Le sénateur Wallin : Qu’en est-il de la propriété intellectuelle? Comment gérons-nous cette question?

Mr. Day: Frankly, that is a big issue in many countries. To be honest, some of the countries that we are dealing with see some of our legislation as too restrictive. We look at that all the time. We believe strongly in the protection of intellectual property; that is why we have an act to that effect.

If we think it is truly too restrictive, we will consult first with our industries. Again, we are talking about comparing apples and apples. We may look at possible adjustments. However, we are strong on the issue of intellectual property and we want to ensure that we do have legislation in place to protect that.

We had to make a move about a year and a half ago because the Americans were saying that we were not properly protecting intellectual property rights when it came to the movie industry. We were allowing the copying of movies and not being aggressive enough in clamping down on those who were doing the knock-offs and selling them to other markets. If you neglect the area of intellectual property, you will wind up losing the business. The United States film industry was saying, "We will not do business in Canada if you do not get serious about clamping down on people who are doing these counterfeits and knock-offs." It is not only a matter of protecting our own intellectual property but also of ensuring those who want to invest in Canada that their will be protected also.

[Translation]

Senator Fortin-Duplessis: Mr. Minister, after seeing what a new power China has become and understanding that its economic strength is undeniable, we realize that international standards and institutions are no longer adequate. How should international institutions, such as the World Trade Organization, the International Monetary Fund, the World Bank and the Organization for Economic Co-operation and Development, be restructured in order to accommodate China's rise in global power? And what role should Canada play in that restructuring?

Mr. Day: That is a good question. If not for the institutions you just mentioned and their rules, not only could China behave aggressively, but it could also fly in the face of the standards we have developed over a number of years of trade.

We need to continue being aggressive and using the tools that the institutions you mentioned put at our disposal. For instance, we used the rules of the World Trade Organization against China; I think we now have 13 or 14 cases involving iron and steel manufacturing. Through these organizations and their rules, we hope to tame China, if I can put it that way, so that it adapts to trading standards that other democratic countries have developed over a long period time. We are going to continue using the rules of these institutions, which are very important.

M. Day : Franchement, c'est un grave problème dans bon nombre de pays. Pour être parfaitement honnête, certains des pays avec lesquels nous faisons affaire considèrent que certaines de nos lois sont trop restrictives. Nous examinons constamment cette question. Nous croyons fermement à la protection de la propriété intellectuelle, c'est pourquoi nous avons une loi à cet effet.

Si jamais nous constatons qu'elle est vraiment trop restrictive, nous consulterons d'abord nos industries. Encore une fois, nous parlons de comparer des pommes avec des pommes. Il se peut que nous envisagions certains rajustements possibles. Toutefois, la question de la propriété intellectuelle nous tient vraiment à cœur, et nous voulons nous assurer que nous avons une loi en vigueur pour la protéger.

Il nous a fallu prendre des mesures, il y a à peu près un an et demi de cela, parce que les Américains affirmaient que nous ne protégions pas adéquatement les droits de propriété intellectuelle de l'industrie cinématographique. Nous permettions le piratage des films et nous ne nous attaquons pas assez résolument aux personnes qui produisaient ces faux et les expédiaient dans d'autres marchés. Si l'on néglige une facette de la propriété intellectuelle, on finit par perdre ce marché. L'industrie cinématographique américaine nous a dit : « Nous ne commercerons plus avec le Canada à moins que vous ne preniez des mesures énergiques pour stopper les gens qui produisent ces faux et ces articles de bas de gamme. » Il ne s'agit pas seulement de protéger notre propre propriété intellectuelle, mais de veiller à ce que la propriété intellectuelle des gens qui veulent investir au Canada soit également protégée.

[Français]

Le sénateur Fortin-Duplessis : Monsieur le ministre, après avoir vu la force nouvelle que représente la Chine et avoir compris qu'il s'agit d'une force économique incontournable, on se rend compte que les institutions et les normes internationales ne sont plus adéquates. Comment pourrait-on restructurer les institutions internationales comme l'Organisation mondiale du commerce, le Fonds monétaire international, la Banque mondiale et l'Organisation de coopération et développement économique, en fonction de la montée de l'influence de la Chine dans le monde, et quel rôle le Canada devra-t-il jouer dans cet effort de restructuration?

M. Day : C'est une bonne question. Sans les institutions que vous avez mentionnées et sans leurs règlements, la Chine pourrait agir de manière non seulement agressive mais également envers et contre les normes que nous avons développées durant plusieurs années d'échanges.

Nous devons continuer à être agressifs et utiliser les outils que les institutions que vous avez mentionnées nous fournissent. Par exemple, nous avons utilisé les règlements de l'Organisation mondiale du commerce contre la Chine; je pense que nous avons maintenant 13 ou 14 cas avec la manufacture du fer et de l'acier. Avec l'aide de ces organisations et de leurs règlements, nous espérons apprivoiser la Chine, si je peux m'exprimer ainsi, afin qu'elle s'ajuste aux normes d'échange que les autres pays démocratiques développent depuis longtemps. Nous allons continuer à utiliser ces règlements. Les règlements de ces institutions sont très importants.

Senator Fortin-Duplessis: After some business meetings that we had with various levels of government in China, I jotted down some notes about needs that the country has, needs that many Canadian companies could fulfil, in my opinion. I would like to share them with you.

Among other things, the country has a lack of raw materials and transportation needs. China is also facing serious pollution problems. When we arrived in Beijing, we just could not see across the street. It was rather odd.

However, I do think that corruption in China's legal system could harm Canadian companies doing business there.

But it is becoming increasingly appealing for Canadian companies to do business with China, and I hope that you will improve their ability to infiltrate that market.

Mr. Day: There are a lot of problems, and I think that "problem" is the right word. Chinese companies use different pressure tactics, which can cause problems for Canadian companies.

You mentioned the problem of corruption.

Senator Fortin-Duplessis: Yes, it is a big problem.

Mr. Day: When I go there, I do not mention it, but it is a problem. That is why it is important to have agreements that protect investment. We need to force China's government to follow the rules set up by institutions.

Of course, there are still problems with the methods used by the government and companies in China, but it is important to acknowledge the progress that has been made, as the situation was no different ten years ago. After meeting with Chinese officials a number of times, I am convinced that they want to give the impression that they respect trading and investment standards. They do not like being accused of corruption.

That is why we need to be committed and to continue exerting pressure on the Chinese government and using the tools at our disposal. But we do explain to Canadian companies and investors that there are a bunch of risks, if I can use that expression. And that goes not just for China, but also for other countries that are not quite as democratic and that do not necessarily have the same legal system.

We warn Canadian companies. We tell them that when they operate in various areas, there are risks involved. In certain countries, including China, we have helped institutions set up trade tribunals and develop their institutional capacity.

Despite the progress, there are still risks, sometimes big risks. We have seen instances where a Canadian mining company bought a mine in a democratic country. After allocating the funding, Chinese companies can negotiate with the government of another country to reach a deal that cancels the contract with the Canadian company.

Le sénateur Fortin-Duplessis : Suite aux séances de travail que nous avons eues avec différents paliers de gouvernement en Chine, j'ai pris des petites notes au niveau de leurs besoins que bien des compagnies canadiennes pourraient combler, à mon avis. J'aimerais vous en faire part.

Il s'agissait, entre autres, du manque de matières premières et de besoins au niveau du transport. La Chine expérimente également de graves problèmes de pollution. Lorsque nous sommes arrivés à Beijing, on ne voyait tout simplement pas de l'autre côté de la rue. C'était assez particulier.

Je crois que la corruption au niveau du système judiciaire pourrait nuire à nos compagnies canadiennes si elles y font affaires, par contre.

Enfin, il devient de plus en plus intéressant pour les compagnies canadiennes de faire des affaires avec la Chine et j'espère que vous allez les aider à mieux s'infiltrer sur ce marché.

M. Day : Il y a beaucoup de problèmes; je crois que le mot « problème » est le meilleur mot. Les moyens de pression des compagnies chinoises sont différents et ceci peut provoquer des situations problématiques pour nos compagnies canadiennes.

Vous avez parlé du problème de corruption.

Le sénateur Fortin-Duplessis : Oui. C'est un gros problème.

M. Day : Quand je vais là-bas je ne le mentionne pas, mais c'est un problème. C'est pourquoi il est important d'avoir des ententes qui protègent les investissements. Il faut forcer le gouvernement de la Chine à suivre les règlements établis par les institutions.

Bien sûr, il y a encore des problèmes avec les méthodes qu'utilisent le gouvernement et les compagnies en Chine, mais c'est important de reconnaître le progrès accompli parce qu'il y a dix ans la situation n'était pas différente. Suite à plusieurs rencontres avec des fonctionnaires chinois, je suis convaincu qu'ils veulent donner l'impression qu'ils sont respectueux des normes d'échange et d'investissements. Ils n'aiment pas être accusés de corruption.

C'est pourquoi il faut s'engager et continuer à mettre la pression sur le gouvernement chinois, et utiliser les outils mis à notre disposition. Mais nous expliquons aux compagnies canadiennes et aux investisseurs qu'il y a de beaux risques, si je peux utiliser cette expression. Ce n'est pas seulement vrai pour la Chine, mais aussi pour d'autres pays qui ne sont pas aussi démocratiques et qui n'ont pas nécessairement le même système judiciaire.

Nous mettons en garde les compagnies canadiennes. Nous leur disons que lorsqu'elles oeuvrent dans des domaines différents, il y a des risques. Dans certains pays, y compris la Chine, nous avons apporté aux institutions l'aide nécessaire au développement de tribunaux d'échange et au développement de leurs capacités institutionnelles.

Malgré le progrès, il y a encore des risques et, parfois, de grands risques. Nous avons vu des exemples où une compagnie minière canadienne a acheté une mine dans un pays démocratique. Après avoir accordé les fonds, les compagnies chinoises peuvent discuter avec le gouvernement d'un autre pays afin d'en arriver à une entente qui annule le contrat avec la compagnie canadienne.

That is why I say that, in my opinion, the Chinese government wants to project a good image. We have seen an improvement in their activities, but it is still not perfect. And so I warn Canadian companies.

[English]

Senator Smith: Minister, first, let me say, on your Indian initiative, I applaud it and encourage you to continue down that road. We as a committee have not been there yet, although I personally get there often for private reasons. I think that is the way to go.

You have already heard that we have been to both China and Russia. I will not get into that other than to say that this past weekend I was in New York City for a family wedding. For every crane with a new building going up in New York, there were 25 in Shanghai. It is exploding. Although the rhetoric is different from the reality, they have embraced free enterprise in a way that is hard to imagine, and I have been going there for 35 years.

I will ask one question that relates to our trip to Russia and your Alberta background and the oil and mineral opportunities in northern Russia and Siberia. There are many Canadian companies over there. When we were in Moscow, we had meetings with a number of different companies to listen to issues and we had discussions with officials, and it was the same thing when we were up in Siberia. The one theme that kept coming back — and we will have to look into it — is the issue of business visas. We heard more about that than almost anything else, namely the constraints and difficulties of the system. I am not sure that some of the constraints in the legislative program were necessarily intended, but it puts our people in a straitjacket. It has been almost 18 years since the former Soviet regime collapsed, and it is still difficult to get visas for people who were somehow involved in it. It is like going through the Hampton Court Maze.

There was an embarrassing situation a few months ago with regard to a senior parliamentarian. I think we developed a consensus, and not on a partisan basis, that in this case it is a real problem. To what extent have you been sensitized about this issue with these Alberta oil companies who want to do more work over there? We never stopped hearing about this problem the whole time we were there. Is there a review under way? I think we are prepared to do one. Perhaps you could react to that issue.

Mr. Day: To be clear, are you talking about visas being made available for Canadians getting into those countries, or the other way?

C'est pourquoi je dis que, à mon avis, le gouvernement de la Chine veut projeter une bonne image. Nous avons vu une amélioration de leurs opérations, mais ce n'est pas encore parfait. C'est pourquoi je mets en garde les compagnies canadiennes.

[Traduction]

Le sénateur Smith : Monsieur le ministre, permettez-moi de vous dire que, en ce qui a trait à votre initiative indienne, je l'approuve et je vous encourage à continuer dans cette voie. Le comité n'a pas encore visité l'Inde mais, en ce qui me concerne, j'y vais souvent pour des raisons personnelles. Je pense que c'est la voie à suivre.

Vous avez déjà entendu dire que nous sommes allés en Chine et en Russie. Je n'en dirai pas plus à ce sujet, mais je me contenterai de mentionner que j'étais à New York le week-end dernier pour assister au mariage d'un membre de ma famille. Pour chaque grue et chaque édifice en construction observés à New York, on en comptait 25 à Shanghai. L'économie explose là-bas. Bien que les discours diffèrent de la réalité, ils ont adhéré à la libre entreprise avec un dynamisme difficile à imaginer, et cela fait 35 ans que je vais là-bas.

Je vais vous poser une question qui a trait à notre voyage en Russie, à votre expérience d'Albertain et aux perspectives d'exploitation du pétrole et des minerais qui existent dans le Nord de la Russie et la Sibérie. De nombreuses entreprises canadiennes sont établies là-bas. Lorsque nous étions à Moscou, nous avons rencontré les membres d'un certain nombre d'entreprises pour écouter leurs problèmes, et nous avons discuté avec des représentants officiels; nous avons fait la même chose en Sibérie. La question qui revenait sans cesse — et nous allons devoir nous pencher là-dessus —, c'était celle des visas d'affaires. Nous en avons entendu davantage à ce sujet qu'au sujet de presque toutes les autres questions, à savoir que le système était difficile à naviguer et contraignant. Je n'ai pas la certitude que certaines des contraintes du programme législatif étaient nécessairement voulues, mais cette situation paralyse nos gens. L'ancien régime soviétique s'est effondré il y a près de 18 ans de cela et, pourtant, les gens qui y ont participé d'une manière ou d'une autre ont encore du mal à obtenir des visas. C'est comme naviguer le labyrinthe de Hampton Court.

Une situation embarrassante concernant un parlementaire de longue date est survenue il y a quelques mois de cela. Nous nous sommes entendus pour dire, sans partisanerie, que cette situation était un véritable problème. Dans quelle mesure y êtes-vous sensibilisé, compte tenu des pétrolières albertaines qui veulent intervenir davantage là-bas? Nous n'avons pas cessé d'entendre parler de ce problème pendant toute la durée de notre séjour là-bas. Quelqu'un étudie-t-il cette question en ce moment? Je pense que nous sommes disposés à le faire. Peut-être pourriez-vous réagir à ces commentaires.

M. Day : Pour être précis, parlez-vous d'obtenir des visas pour les Canadiens qui veulent entrer dans ces pays, ou l'inverse?

Senator Smith: It is more for them sending people here, but I am also referring to people going over there. My question had more to do with people working for companies that want to get into Canada. I am talking about visitors' visas, not immigration.

Senator Stollery: They cannot go to trade shows in Canada because they cannot get a visa.

Senator Smith: It is a real issue.

Mr. Day: We have heard about this a lot, and it is a real issue. Minister Kenney's office is cranking up the resources and asking for more to be able to deal with not just the backlog but the deluge and the time that it takes. We heard it a lot in India. A couple of years ago, we started hearing about it big time. They put in place "express business visas," as they call it. In the last eight months in India there has been a 100 per cent approval rating within 24 hours. I do not know if it is the same in Russia.

Senator Smith: It is not.

Mr. Day: However, they are aware of it and are trying to speed things up. That is about all I can say. Your point has been noted.

Senator Smith: We will be looking at it because it is a real problem.

Mr. Day: I heard about it when I was in Moscow in July. We know it is an issue, and they are trying to crank up the resources there.

The Chair: Similar concerns were expressed during our trip to China, although not to the same degree. It is a lot better, but to complete the picture, it is not perfect there either. We are talking about business visas, not visitors' visas or immigration.

One of the things that struck me as we travelled through Russia and China is how we were welcomed by officials, but particularly by business people doing their thing over there in the fields of investment and trade. They were delighted that we were there and were engaging with the local authorities — and this was at high levels. We were given access to high-level people. That begs the question: Are we supporting our trade and investment opportunities sufficiently in these countries?

Mr. Day: We are aggressively pursuing it in an increased way. There is no question that our presence there is welcome.

You mentioned China and Russia. Given the relative sizes of the two economies, the differences are huge. China's GNP is \$4.6 trillion, and in Russia it is \$1.7 trillion; yet they are both wide open to Canadian participation and investment.

Le sénateur Smith : Le problème semble survenir plus souvent lorsque des entreprises tentent d'envoyer des gens ici, mais je fais également allusion aux personnes qui veulent aller là-bas. Ma question porte davantage sur les gens employés par des entreprises qui veulent s'établir au Canada. Je parle de visas de visiteur, et non de visas d'immigrant.

Le sénateur Stollery : Ils ne peuvent pas se rendre à des salons professionnels au Canada, car ils ne peuvent pas obtenir un visa.

Le sénateur Smith : C'est un réel problème.

M. Day : Nous en avons beaucoup entendu parler et il s'agit d'un vrai problème. Les gens au bureau du ministre Kenney augmentent les ressources et en demandent davantage pour pouvoir faire face non seulement à l'arriéré, mais aussi au déluge de demandes et au temps que cela prend. Nous en avons beaucoup entendu parler en Inde. Il y a quelques années, nous avons commencé à en entendre parler amplement. Ils ont mis en place des « visas d'affaires rapides », comme ils les appellent. Dans les huit derniers mois, le taux d'approbation en 24 heures était de 100 p. 100 en Inde. Je ne sais pas s'il en est de même en Russie.

Le sénateur Smith : Non.

M. Day : Toutefois, ils en sont conscients et ils essaient d'accélérer les choses. C'est tout ce que je peux dire. Votre observation a été prise en note.

Le sénateur Smith : Nous allons examiner cela, car c'est un vrai problème.

M. Day : J'en ai entendu parler en juillet lorsque j'étais à Moscou. Nous savons que c'est un problème et ils tentent d'augmenter les ressources.

Le président : Des inquiétudes similaires ont été exprimées durant notre voyage en Chine, bien que ce ne soit pas dans la même mesure. La situation est bien meilleure, mais pour compléter le tableau, elle n'est pas parfaite non plus. Nous parlons de visas d'affaires, pas de visas de visiteurs ou d'immigration.

L'une des choses qui m'a frappé lorsque nous étions en Russie et en Chine, c'est le bel accueil que nous ont réservé les fonctionnaires, mais en particulier les gens d'affaires qui travaillent dans les domaines de l'investissement et du commerce là-bas. Ils étaient ravis que nous soyons là-bas et que nous établissions des liens avec l'administration locale — et ce, avec des gens qui sont à un échelon élevé. On nous a permis de nous entretenir avec de hauts responsables. Il faut alors se poser la question suivante : mettons-nous vraiment tout en oeuvre pour favoriser des possibilités de commerce et d'investissement dans ces pays?

M. Day : Nous nous efforçons de le faire constamment avec vigueur. Il ne fait aucun doute que nous sommes les bienvenus là-bas.

Vous avez parlé de la Chine et de la Russie. Étant donné la taille relative des deux économies, les différences sont énormes. Le PNB de la Chine est de 4,6 billions de dollars et celui de la Russie est de 1,7 billion; les deux pays sont très ouverts à la participation et aux investissements du Canada.

Senator Smith mentioned China in terms of growth. You have been to China, so you have seen it. They redefine growth. We talk about building a road; they talk about building a city. We talk about building a ship; they talk about building a navy. It is unbelievable what is going on over there, as you have seen, and we want to be part of that. That is why we aggressively pursue as many arrangements as we can to make it as easy as we can.

Russia's GDP is not the same size. If you look at our bilateral trade, we exported \$10 billion to China last year; we imported \$42 billion. It is a fraction of that with Russia. However, Russia has some unique areas where they can use Canadian expertise, such as in the oil and gas sector, as well as in housing construction, especially in extreme climates.

It is the same for China. Obviously our energy supply is of interest to them. Also they recognize, as we see with the upcoming Copenhagen Summit, that they are being looked at by the rest of the world in terms of emissions. They are soaking up alternative forms of energy. When I was over there, they signed a deal of over \$100 million with a compressed natural gas company in Chilliwack, British Columbia. They are buying gas from the company in Chilliwack, but at the same time, they are building 100 terminals to dispense this gas to buses and taxis in one particular region. We facilitate those types of deals by trying to remove regulations and by trying to level the playing field.

Export Development Canada is also available. Last year, EDC facilitated \$85 billion worth of economic activity. In many cases, especially Russia — and the Ukraine is a good case in point in that we have started free trade agreement discussions also — they do not have the credit capacity to handle a Canadian company wanting to go over there, do the investment and help with oil and gas, so EDC enters into the deal.

I think we are doing a lot. You can see that by the fact that the numbers are increasing. India's numbers were up in terms of imports and exports. The 2008 "close-out" figures regarding imports and exports to China were up 31 per cent. They are on the increase, but there is more to do. We are being as aggressive as we can be.

Senator Jaffer: Mr. Minister, I was impressed that you opened a trade office in Ahmedabad; I never thought we would do this. I was impressed because my ancestors come from there. It is not just that, but it is very much a trade hub. I can see that you are looking in different areas where I did not think we would be looking. Congratulations.

Mr. Day: Thank you. The trade office was so well received in that part of India; people were overjoyed. As you know, that region is such a gigantic engine of economic activity. It was tremendously well received.

Le sénateur Smith a mentionné la Chine en ce qui a trait à la croissance. Vous êtes allés en Chine, donc vous l'avez constaté. Les Chinois redéfinissent la croissance. Nous parlons de construire une route; ils parlent de construire une ville. Nous parlons de construire un navire; ils parlent de créer une marine. Comme vous avez pu le constater, c'est incroyable ce qui se passe là-bas, et nous voulons participer. C'est pourquoi nous recherchons avec vigueur autant d'arrangements que nous le pouvons pour faciliter les choses le plus possible.

Le PIB de la Russie n'est pas le même. Si vous regardez nos échanges bilatéraux, nous avons exporté pour 10 milliards de dollars en Chine l'an dernier; nous avons importé pour 42 milliards. C'est beaucoup moins en Russie. Toutefois, les Russes peuvent se servir de l'expertise canadienne dans des domaines particuliers, comme ceux du pétrole et du gaz et de la construction résidentielle, en particulier dans des conditions climatiques extrêmes.

C'est la même chose pour les Chinois. Évidemment, notre approvisionnement énergétique les intéresse. De plus, ils sont conscients, comme nous le constatons avec le sommet de Copenhague qui s'approche à grands pas, que le reste du monde a les yeux rivés sur eux en ce qui a trait aux émissions. Ils absorbent d'autres formes d'énergie. Lorsque j'étais là-bas, ils ont signé un accord dépassant les 100 millions de dollars avec une compagnie de gaz naturel comprimé de Chilliwack en Colombie-Britannique. Ils achètent du gaz de la compagnie de Chilliwack, mais en même temps, ils construisent 100 terminaux pour le distribuer à des autobus et à des taxis dans une région précise. Nous favorisons ces types d'accords en tentant de lever des règlements et d'uniformiser les règles du jeu.

Exportation et développement Canada joue également un rôle. L'an dernier, EDC a aidé à la réalisation d'activités économiques d'une valeur de 85 milliards de dollars. Dans bien des cas, surtout celui de la Russie — et l'Ukraine est un bon exemple, car nous avons entamé des discussions en vue d'un accord de libre-échange également —, les pays n'ont pas la capacité de crédit requise pour prendre en charge une compagnie canadienne qui veut aller chez eux, investir et les aider dans le domaine du pétrole et du gaz, donc EDC joue un rôle dans l'accord.

Je crois que nous en faisons beaucoup. Vous pouvez le constater par l'augmentation des chiffres. Les chiffres des importations et des exportations étaient élevés pour l'Inde. Les chiffres de 2008 concernant les importations et les exportations pour la Chine avaient augmenté de 31 p. 100. Ils sont à la hausse, mais il reste fort à faire. Nous mettons autant d'ardeur que possible.

Le sénateur Jaffer : Monsieur le ministre, j'ai été impressionnée de savoir que vous avez ouvert un bureau commercial à Ahmedabad; je n'avais jamais pensé que nous le ferions. Cela m'a impressionnée, car mes ancêtres viennent de là-bas. Ce n'est pas l'unique raison, mais il s'agit d'une plaque tournante pour le commerce. Je constate que vous vous intéressez à des régions inattendues de ma part. Félicitations.

M. Day : Merci. L'idée d'un bureau commercial a été très bien accueillie dans cette partie de l'Inde; les gens étaient enchantés. Comme vous le savez, cette région est un grand moteur d'activité économique. Le bureau a été extrêmement bien accueilli.

Senator Jaffer: That is right. That was visionary of you. Thank you for doing that.

The reason we are sitting here is we know we need to look at new trade partners. What I am saying is not new to you. We need to increase our trade with other countries, especially India and China.

You go to these countries to learn about what is happening there and to build relationships so that they come to know Canada and we to come to know them. What are we doing to engage Indo-Canadians and Chinese Canadians to work with you and build a knowledge base? People who come from those areas know those areas. What is your department doing to build partnerships with those people who live in our country and are Canadian citizens to allow them get a jump on other countries? We have this knowledge base sitting within our country. What specific programs are you setting up to engage those communities?

Mr. Day: The Indo-Canadian business community in Canada is the first source that we go to. I have been to India three times just this year. Before we even go, we hold round tables and extensive consultations with the Indo-Canadian community across Canada to obtain advice on where the greatest possibilities are, where the greatest areas of need are and where it will be of the most mutual benefit. Obviously there must be mutuality or they will not be interested on the other side.

We also survey them to see which companies can meet us there, who can be there to facilitate meetings and which Canadian companies are already integrated in India. We involve the community extensively, as we did before and after we went to China, to ensure that we are on the right track.

The Indo-Canadian community is absolutely invaluable in terms of our success with India. I dare say they opened most of the doors for us. This is a great natural advantage for us. We have a community of 1.4 million people, and we use of all those business contacts to facilitate our successes.

We then go beyond that and look at educational linkages and input, mainly the post-secondary institutions. Last year across the country we had about 178,000 foreign students. Just over 7,000 of them were of Indian heritage. We need to increase that, and we can.

Other countries have natural advantages. Depending where you live in India, Australia can be closer. I know this sounds funny, but I have been having discussions with educational institutions over there, and one of things students think — I do not know where they get this idea — is that Canada is kind of cold. If they have a choice, all things being equal, they might choose a warmer climate.

Le sénateur Jaffer : C'est vrai. Vous avez été visionnaire. Merci de l'avoir fait.

La raison pour laquelle nous sommes ici, c'est que nous savons que nous devons chercher de nouveaux partenaires commerciaux. Ce n'est pas la première fois que vous entendez ce que je suis en train de dire. Nous avons besoin d'accroître nos échanges commerciaux avec d'autres pays, surtout l'Inde et la Chine.

Vous allez dans ces pays pour en apprendre sur ce qui s'y passe et pour établir des liens afin que les gens de ces pays apprennent à connaître le Canada et vice-versa. Que faisons-nous pour amener les Indo-Canadiens et les Canadiens d'origine chinoise à travailler avec vous et pour améliorer, de part et d'autre, la connaissance de l'autre? Les personnes qui viennent de ces régions connaissent ces régions. Que fait votre ministère pour créer des partenariats avec ces gens qui vivent dans notre pays et qui sont des citoyens canadiens, pour leur permettre de devancer d'autres pays? Nous avons ces personnes ressources dans notre pays. Quels programmes précis mettez-vous en place pour faire participer ces communautés?

M. Day : La communauté d'affaires indo-canadienne du Canada est notre source première. Cette année seulement, je suis allé en Inde à trois reprises. Avant même notre départ, nous tenons des tables rondes et de vastes consultations avec la communauté indo-canadienne partout au Canada afin d'obtenir des conseils sur les endroits où l'on trouve les meilleures possibilités, où les besoins sont les plus grands et qui offrent des avantages mutuels. Évidemment, il doit y avoir des avantages mutuels sinon, l'autre partie ne sera pas intéressée.

De plus, nous les interrogeons pour savoir quelles compagnies peuvent nous rencontrer là-bas, qui peut être présent pour faciliter la tenue de rencontres et quelles compagnies canadiennes sont déjà présentes en Inde. Nous faisons participer activement la communauté, comme nous l'avons fait avant et après notre passage en Chine, pour nous assurer que nous sommes sur la bonne voie.

La participation de la communauté indo-canadienne est indispensable à notre succès en Inde. J'ose affirmer qu'en grande partie, elle nous a ouvert les portes. Elle représente un avantage naturel important pour nous. Nous avons une communauté de 1,4 million de personnes et nous utilisons tous ces liens d'affaires afin de réussir.

Nous allons ensuite plus loin et étudions les possibilités de liens dans le domaine de l'éducation, principalement dans les établissements postsecondaires. L'an dernier, nous avons 178 000 étudiants étrangers au pays. Seulement 7 000 d'entre eux environ étaient d'origine indienne. Il faut augmenter ce nombre et nous pouvons le faire.

D'autres pays ont des avantages naturels. Selon l'endroit où l'on vit en Inde, l'Australie est située plus près. Je sais que cela peut sembler drôle, mais j'ai eu des discussions dans des établissements d'enseignement là-bas et l'une des choses que les étudiants pensent — je ne sais pas où ils pris cette idée — c'est que le Canada est un pays plutôt froid. S'ils avaient à choisir entre deux destinations égales sur le plan des avantages, ils choisiraient probablement celle où le climat est le plus chaud.

We make the case that all things in their favour are more than equal if they choose Canada. Our post-secondary institutions are not as expensive as some in the United States and some, possibly, in Australia. We have science and technology agreements between institutions that then work toward ongoing commercialization. I am also making the case with my own colleagues.

I met with the 75 presidents of colleges and universities in Canada and also challenged them. The U.S. is far more aggressive. They go on to campuses in India. Whether or not we like this idea, the U.S. pays their people a commission for every student that they get to come to a U.S. institution. They are very aggressive on an institutional basis.

I have told the presidents of the colleges and universities that we will do even more. We have work programs now through the visa offices that allow students to work when they finish their school year. We have the Vanier scholarships and now the Emerging Leaders scholarships. I am saying to my colleagues that we need even more resources on that end.

When you extrapolate what 178,000 students from other countries paid last year for rent, groceries, clothing and tuition, it was about \$6.4 billion. That went straight into our economy. This is a win-win situation. It is not just on the economic side; we pursue it on the educational front also and we work closely with the Indo-Canadian community.

Senator Jaffer: In addition, we build influence if they are in our country.

Mr. Minister, I know that you have good, informal contacts. However, as we grow in these countries, perhaps we could do so on a more formal basis to engage our communities within Canada.

You were talking about it being cold here. When we were in China, education officials told us that they have students who have been here and who then went back to China to talk about how to deal with the cold. That was interesting.

When we were in China, I was impressed, as were all of my colleagues, with David Mulroney and his group and how they knew Mandarin and related to each other. Promoting languages is another area that is not directly trade related and not directly within federal jurisdiction, but we need to look at it. How do we make it easier for Canadians to learn Mandarin and Hindi? Going to China, it became obvious that we have to promote French, English and Mandarin here because that is the way to look at trade.

The embassy there has received the message, but we need to do more. We learned from our visit there that hopefully we will be able to export a lot of education — that is, bring students to Canada. We can export educational products to China, but we

Nous leur faisons valoir qu'il y a plus d'avantages à choisir le Canada. Il leur coûte moins cher d'étudier dans nos établissements postsecondaires que dans certains établissements des États-Unis et probablement de l'Australie. Nous avons également des ententes concernant les sciences et la technologie entre des établissements qui oeuvrent en vue de la commercialisation permanente. Je le fais valoir également à mes collègues.

J'ai rencontré 75 présidents de collèges et d'universités au pays et je leur ai lancé un défi. Les Américains sont beaucoup plus audacieux. Ils se rendent sur les campus en Inde. Que l'on aime ou non l'idée, les États-Unis paient une commission à ces personnes chaque fois qu'elles réussissent à attirer un étudiant dans les établissements américains. Ils sont très dynamiques sur le plan institutionnel.

J'ai dit aux présidents des collèges et des universités que nous ferions plus qu'eux. Nous avons des programmes de travail offerts par l'entremise des bureaux des visas qui permettent aux étudiants de travailler après leur année scolaire. Nous offrons les bourses d'études Vanier et maintenant les bourses pour les futurs leaders. Je dis à mes collègues qu'il nous faut d'autres ressources.

Si on extrapole les dépenses effectuées l'an dernier par les 178 000 étudiants étrangers pour le loyer, l'épicerie, les vêtements et les frais de scolarité, on en arrive à environ 6,4 milliards de dollars. Cet argent va directement dans notre économie. C'est une situation qui ne fait que des gagnants. Ce n'est pas seulement du point de vue économique; nous prenons des mesures en faveur de l'éducation également et nous collaborons étroitement avec les membres de la communauté indo-canadienne.

Le sénateur Jaffer : De plus, nous devenons une source d'influence lorsqu'ils se trouvent dans notre pays.

Monsieur le ministre, je sais que vous avez de bons contacts officiels. Toutefois, à mesure que nous développons nos activités dans ces pays, nous pourrions peut-être le faire de façon plus officielle afin de faire participer nos communautés au Canada.

Vous parliez de notre climat tout à l'heure. Lorsque nous étions en Chine, des représentants du secteur de l'éducation nous ont dit que certains de leurs étudiants sont venus ici et qu'ils sont retournés en Chine pour discuter de la façon de lutter contre le froid. C'était intéressant.

Lorsque nous étions en Chine, mes collègues et moi avons été impressionnés par David Mulroney et les membres de son groupe et par le fait qu'ils connaissaient le mandarin et qu'ils ont établi des liens. La promotion des langues est un autre domaine qui n'est pas lié directement au commerce et qui n'est pas directement de compétence fédérale, mais que nous devons étudier. Comment faciliter l'apprentissage du mandarin et de l'hindi aux Canadiens? En allant en Chine, il est devenu évident que nous devons promouvoir le français, l'anglais et le mandarin ici, car c'est la façon de voir le commerce.

L'ambassade là-bas a reçu le message, mais nous devons en faire plus encore. Notre visite nous a appris qu'avec un peu de chance, nous serons capables d'exporter nos programmes d'enseignement — c'est-à-dire d'attirer des étudiants au Canada. Nous pouvons

will also have to know the languages of China and India. I am hoping that you can tell us if you are doing anything or looking into something to do something about that.

Mr. Day: I agree. You have quite rightly observed the importance of having fluent Chinese-speaking people in our missions over there. That is why they put a premium on that. We invest a lot in DFAIT in terms of language training.

You are right. I agree that David Mulroney is definitely a Sino expert and it is great to have him there.

Again, the language issue comes back to the educational side. The opportunities are huge. I spoke with a doctor at Sun Yat-sen University. When I was preparing to speak there, I asked about the size of the university. They told me that it was 14,000. I said, "That is pretty big," and they said, "That is just the faculty." Again, it comes down to order of magnitude. It is almost beyond what we can comprehend. That is why we have to be aggressive in pursuing these opportunities.

Senator Andreychuk: Thank you, minister, for the work that you are doing and for appearing here today.

I wanted your reflections on the fact that we have changed some of our perspectives regarding trade. We have more provinces involved. They are taking control over their resources. I am from Saskatchewan, a province that has made a dramatic difference in the lives of its people by being able to market differently and to move into markets where previously it had not been present.

What is your take on the federal-provincial position? Are you changing from previous times? Are you approaching cooperation with the provinces differently so as to make an impact, not with respect to the large national corporations but in terms of many niche markets that really help citizens in certain pockets of Canada? I want to know your perspective with regard to moving in this direction.

The Chair: Before you respond, did I notice some time constraints on your part?

Mr. Day: Yes; there is a vote. The bells have started ringing. However, I can stay until there is four minutes left. My colleague will notify me.

The Chair: If you have a few minutes, please go ahead.

Mr. Day: I have about six minutes before I have to run through the door and keep the government from falling.

Senator Wallin: Good work.

Mr. Day: Provincial involvement is something that we are not just encouraging, we want to see it increase. We cannot have as full a grasp of all the local opportunities at the same level as the provinces.

exporter des produits pédagogiques en Chine, mais nous devons également connaître les langues de la Chine et de l'Inde. J'espère que vous pourrez nous dire si vous faites quelque chose ou si vous étudiez la possibilité de faire quelque chose à ce sujet.

M. Day : Je suis d'accord. Vous avez noté à juste titre l'importance d'envoyer des personnes qui parlent couramment le chinois dans nos missions. C'est pourquoi ils ont mis l'accent là-dessus. Nous investissons beaucoup dans les cours de langues au MAECI.

Vous avez raison. Je suis d'accord pour dire que David Mulroney est sans contredit un spécialiste de la Chine. Le recevoir est un honneur.

Là encore, la question de la langue nous ramène à l'éducation. Les occasions sont nombreuses. J'ai parlé à un médecin à l'Université Sun Yat-sen. Pendant que je préparais mon allocution, j'ai demandé combien d'étudiants fréquentent l'université. Ils m'ont répondu qu'il y en a 14 000. J'ai dit : « C'est beaucoup ». Ils ont répondu : « Ce n'est que la faculté ». Encore une fois, cela établit un ordre de grandeur. Cela dépasse presque l'entendement. C'est pourquoi, afin de saisir ces occasions, nous devons faire preuve de dynamisme.

Le sénateur Andreychuk : Merci, monsieur le ministre, pour le travail que vous faites et merci d'être venu ici aujourd'hui.

Je voulais connaître votre avis sur le fait que nous avons changé notre approche en matière de commerce. Plus de provinces participent. Elles prennent le contrôle de leurs ressources. Je viens de la Saskatchewan, une province qui a eu une grande influence sur la vie de ses habitants en étant capable d'innover dans la mise en marché et en pénétrant de nouveaux marchés.

Quel est votre point de vue sur la position fédérale-provinciale? Est-il différent de ce qu'il était auparavant? Abordez-vous la coopération avec les provinces différemment de façon à avoir une incidence, non pas sur les grandes entreprises canadiennes, mais sur plusieurs marchés spécialisés qui aident vraiment les citoyens de certaines régions du Canada? J'aimerais connaître votre point de vue sur cette orientation.

Le président : Avant que vous répondiez, ai-je bien remarqué que vous avez une contrainte de temps?

M. Day : Oui, il y a un vote. Les cloches ont commencé à sonner. Cependant, je peux rester jusqu'à ce qu'il ne reste que quatre minutes. Mon collègue va m'aviser.

Le président : Si vous disposez de quelques minutes, poursuivez, je vous prie.

M. Day : Je dispose d'environ six minutes avant d'être obligé de me précipiter hors de cette salle afin d'empêcher la chute du gouvernement.

Le sénateur Wallin : Bon travail.

M. Day : Nous ne faisons pas qu'encourager la participation des provinces, nous voulons la voir augmenter. Nous ne pouvons pas avoir une connaissance aussi complète que les provinces des occasions qui se présentent au niveau local.

Two days ago I was talking with my colleague in Ontario, Minister Sandra Pupatello. Premier McGuinty and others are going over there. We are talking about how the federal offices can facilitate their visit. We do what we can to help that along because the provinces know where it is at in terms of being closer to the economic scene on a regional basis.

I believe there has been a real change — and I am not saying this in a partisan way, but maybe because of the global geopolitical forces at work — in the involvement of the provinces in trade issues. We are in the fourth round of negotiations with the European Union. We made a commitment to the provinces before we entered into those negotiations that they would be right there with us in each stage of negotiation. Before a negotiator gets to the table with the EU commissioners, he or she knows what the provincial position is on a sector-by-sector basis. They take that to the table and negotiate. Before we agree on anything, they come away from the table and consult with the provincial representatives to ensure that everything is intact and on track. That has happened because of the EU and because of the “Buy America” situation. This was unprecedented. I think the media failed to understand the importance of the provinces coming together to sign a procurement agreement, and they did it in a relatively short period of time. Premier Charest was chairing the Council of the Federation at that time and was instrumental in pulling the provinces together on this matter. The provinces are more involved in all elements of trade; they must do so because of recent political situations. We are trying to impress upon them that they are closer to the local and regional action, and we want to do everything we can to ensure that they are empowered to do what they do best.

The Chair: With apologies to my colleagues, I would ask Senator Grafstein and Senator Downe to ask their questions now and, hopefully, you will have time to reply.

Senator Grafstein: I think the minister has responded to one of our major questions. There is no question that there is a consensus here and across the country that our economic prospects with the United States are not what they were. The dollar there is softer; the economic future there is bleaker than it has ever been in my memory and there is no sense that it will come alive or grow as it did before. We have to do something that is hard for me, having worked on this file for years, namely, change the direction of the department and our government and focus our attention on these other markets.

With respect to the EU, as you have suggested, I think we have to move faster on that front.

In terms of the China market, there was an interesting article in the *Financial Times*. Rupert Murdoch said that if you are going to focus on any of the BRIC countries, you would focus on India because of the rule of law. You mentioned that.

Il y a deux jours, je parlais avec ma collègue de l'Ontario, la ministre Sandra Pupatello. Le premier ministre McGuinty et d'autres personnes s'en vont là-bas. Nous parlons de comment les bureaux fédéraux peuvent les aider pour leur visite à l'étranger. Nous faisons ce que nous pouvons pour leur faciliter la tâche parce que les provinces savent ce que c'est que d'être plus proche de la scène économique régionale.

Je crois qu'il y a eu un changement véritable — et je ne dis pas cela de façon partisane, mais peut-être à cause des forces géopolitiques mondiales à l'œuvre — dans la participation des provinces aux questions commerciales. Nous en sommes à la quatrième ronde de négociations avec l'Union européenne. Avant le début des négociations, nous nous sommes engagés à nous faire accompagner par les provinces à chaque étape des négociations. Avant de s'asseoir avec les représentants de l'Union européenne, le négociateur ou la négociatrice connaît la position des provinces pour chaque secteur et en tient compte dans les pourparlers. Les représentants des provinces sont consultés avant la conclusion d'un accord sur quelque point que ce soit car on veut s'assurer que tout est comme il se doit et que nous sommes sur la bonne voie. Cela s'est produit à cause de l'Union européenne et du programme « Buy America ». C'était sans précédent. Je pense que les médias n'ont pas saisi l'importance de la signature d'un accord sur les acquisitions, qui a été conclu en un laps de temps relativement court. À l'époque, le premier ministre Charest présidait le Conseil de la fédération et il a joué un rôle important pour amener les provinces à s'entendre sur cette question. Les provinces sont impliquées dans tous les aspects des relations de commerciales. Elles sont obligées d'agir ainsi en raison des situations politiques nouvelles. Nous tentons de leur faire valoir qu'elles sont plus près de l'action aux niveaux local et régional, et nous voulons mettre tout en œuvre pour qu'elles puissent faire ce qu'elles font le mieux.

Le président : Je m'excuse auprès de mes collègues, mais je demanderais au sénateur Grafstein et au sénateur Downe de poser leurs questions maintenant et, avec un peu de chance, vous aurez le temps de leur répondre.

Le sénateur Grafstein : Je pense que le ministre a répondu à l'une de nos questions les plus importantes. Il n'y a pas de doute que tout le monde s'entend, ici et à la grandeur du pays, pour dire que nos perspectives économiques avec les États-Unis ne sont pas ce qu'elles étaient. Leur dollar est plus faible, leur avenir économique est plus sombre qu'il ne l'a jamais été, à ma connaissance, et rien n'indique que leur économie va reprendre de la vigueur ou croître comme elle le faisait avant. Nous devons faire quelque chose qui est difficile pour moi, puisque j'ai travaillé sur ce dossier pendant des années, à savoir changer l'orientation du ministère et de notre gouvernement et concentrer notre attention sur ces autres marchés.

En ce qui concerne l'Union européenne, je pense que nous devons, comme vous l'avez suggéré, agir plus rapidement sur ce front.

Pour ce qui est du marché de la Chine, il y avait un article intéressant dans le *Financial Times*. Rupert Murdoch a dit que si vous devez concentrer votre attention sur un des pays BRIC, il faudrait vous concentrer sur l'Inde à cause de la primauté du droit. Vous l'avez mentionné.

Let me deal with that last topic briefly. If we are doing a full-court press with India or China, we have to do a number of things. Twinning cities is good. That program, which we started years ago, has gone soft.

There is also the twinning of schools. We have started that program, but we have not focused as much as we should have on the rule of law and twinning law schools in India, China and specifically in Russia.

Finally, as Senator Wallin will recall, we established 17 new trade offices in the United States. We went from a few to a lot, and it made a huge difference in terms of the spread of our trade. I am not sure why we do not use the same technique in terms of China and Russia and, specifically, India.

Mr. Day: We have done exactly that. We have increased the trade offices in China and India. The most recent one, as we just heard from Senator Jaffer, is in Ahmedabad. We are increasing those.

We are trying to make people aware of the need to establish mutual trade laws and common practices because companies now are so integrated. Sometimes we hear Canadians saying, “We have to stop all these imports from another country.” I will say, “Oh, really?” Pick a country. Let us use China. China must play by the rules and we are tough on them in that respect. However, when people say, “Stop imports from China,” they do not realize that many Canadian companies make a certain product and then sell it to China. The Chinese company then further develops it and sells it back to Canadians. If we are saying, “Stop the importation of products from China,” many times it is Canadian product coming back because it has been reshaped. If you stop the importation of a product from other country, you could be shutting down a factory in your own country. These supply chains are integrated. Major international companies, from start to finish — that is, literally from the mine site to the retail store — are totally integrated. That is why this is a brand new game in terms of international trade, ensuring that the rules and regulations are the same for everyone so that this integrated trade can be as seamless as possible.

I am getting word here, Mr. Chairman, that we are about to have a vote in the other place.

The Chair: If you have to leave, I am sure that Senator Downe will understand.

Senator Downe: I look forward to being first on the list of questioners next time, Mr. Chair.

The Chair: You will be the first.

On behalf of the committee, I would like to express appreciation to you, Mr. Day, for taking the time to be here today. We shall invite you back soon.

Mr. Day: Thank you for your good work in these countries. We are looking at your reports with real interest. They are very helpful.

Laissez-moi traiter brièvement de ce sujet. Si nous choisissons l'Inde ou la Chine et y allons à fond de train, nous devons faire un certain nombre de choses. Jumeler des villes, c'est bien. Ce programme, instauré il y a bien des années, est en perte de vitesse.

Il y a également le jumelage des écoles. Nous avons mis en place ce programme, mais nous n'avons pas mis l'accent, comme nous aurions dû le faire, sur la primauté du droit et sur le jumelage des écoles de droit en Inde, en Chine et en particulier en Russie.

Enfin, comme le sénateur Wallin se souvient sans doute, nous avons établi 17 bureaux commerciaux aux États-Unis. Nous sommes passés de quelques bureaux à beaucoup et cela a grandement favorisé la promotion de notre commerce. Je ne sais pas pourquoi nous n'utilisons pas la même stratégie en Chine, en Russie et en particulier en Inde.

M. Day : C'est exactement ce que nous avons fait. Nous avons augmenté le nombre de bureaux commerciaux en Chine et en Inde. Le plus récent, comme l'a dit le sénateur Jaffer, se trouve à Ahmedabad. Nous en augmentons le nombre.

Nous essayons de faire prendre conscience aux gens qu'il est nécessaire d'établir des lois sur les échanges mutuels ainsi que des pratiques communes parce que les entreprises sont tellement intégrées, de nos jours. Parfois nous entendons les Canadiens dire « Nous devons arrêter toutes ces importations en provenance d'un autre pays ». Je répondrai « Oh, vraiment? » Choisissez un pays. Disons la Chine. La Chine doit respecter les règles du jeu, et nous sommes sévères envers elle à cet égard. Cependant, quand les gens disent « Arrêtez d'importer de Chine », ils ne réalisent pas que de nombreuses entreprises canadiennes fabriquent un certain produit qu'ils vendent ensuite à la Chine. Une société chinoise en poursuit alors le développement et le revend aux Canadiens. Si nous disons « Arrêtons l'importation de produits de Chine », il s'agit souvent d'un produit canadien qui revient parce qu'il a été transformé. Si vous arrêtez l'importation d'un produit qui provient d'un autre pays, il se pourrait que vous entraîniez la fermeture d'une usine dans votre pays. Ces chaînes d'approvisionnement sont intégrées. Les principales entreprises internationales sont, du début à la fin — c'est-à-dire de la mine, littéralement, jusqu'au magasin de vente au détail — totalement intégrées. C'est pourquoi il faut, en matière de commerce international, s'assurer que toutes les parties sont assujetties aux mêmes règlements, ce qui permettra des échanges commerciaux uniformes.

Monsieur le président, on m'avise que le vote est sur le point de commencer dans l'autre salle.

Le président : Si vous devez partir, je suis certain que le sénateur Downe comprendra.

Le sénateur Downe : Je serai heureux d'être le premier à poser des questions la prochaine fois, monsieur le président.

Le président : Vous serez le premier.

Au nom du comité, je voudrais vous exprimer notre gratitude, monsieur Day, d'avoir pris le temps d'être parmi nous aujourd'hui. Nous vous inviterons de nouveau bientôt.

M. Day : Je vous remercie pour votre bon travail dans ces pays. Nous étudions vos rapports avec un intérêt certain. Ils sont très utiles.

The Chair: Thank you, Mr. Minister.
(The committee adjourned.)

OTTAWA, Tuesday, December 1, 2009

The Standing Senate Committee on Foreign Affairs and International Trade met this day at 5:32 p.m. to study the rise of China, India and Russia in the global economy and the implications for Canadian policy.

Senator Consiglio Di Nino (*Chair*) in the chair.

[*English*]

The Chair: This committee continues its special study on the rise of China, India and Russia in the global economy and the implications for Canadian policy.

Appearing before the committee today is Chris Badger, Chief Operating Officer; and Duncan Wilson, Director, Communications and Government Affairs from the Port Metro Vancouver.

Port Metro Vancouver is Canada's largest and busiest port, a dynamic gateway for domestic and international trade and tourism and a major economic force that strengthens the Canadian economy.

The operation of Port Metro Vancouver involves many different enterprises, including cargo terminals, cruise terminals, industries requiring tidewater access, shipyards, tugboats, railways, trucks, shipping agents, freight forwarders, suppliers, builders and administrative agencies.

Are you impressed that I remembered all of that after having read it?

Gentlemen and colleagues, welcome. I understand that Mr. Badger will say a few words. Mr. Badger, you have the floor.

Chris Badger, Chief Operating Officer, Port Metro Vancouver: Thank you, Mr. Chair and honourable senators. On behalf of my executive and board, thank you for the opportunity to present to this standing committee today as part of its study on the rise of China, India and Russia in the global economy and the implications for Canadian policy.

In addition to being a key link in the national supply chain, Port Metro Vancouver is also a major contributor to the Canadian economy. We facilitate investment and access to markets, enabling our tenants to create jobs and contribute significant tax revenues to all levels of government.

Despite the current economic downturn, container traffic through Port Metro Vancouver is forecast to more than double in the next 20 years. This doubling means we need to maximize

Le président : Merci, monsieur le ministre.
(La séance est levée.)

OTTAWA, le mardi 1^{er} décembre 2009

Le Comité sénatorial permanent des affaires étrangères et du commerce international se réunit aujourd'hui à 17 h 32 pour étudier l'émergence de la Chine, de l'Inde et de la Russie dans l'économie mondiale et les répercussions sur les politiques canadiennes.

Le sénateur Consiglio Di Nino (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président : Le comité poursuit son étude spéciale sur l'émergence de la Chine, de l'Inde et de la Russie dans l'économie mondiale et les répercussions sur les politiques canadiennes.

Les témoins qui comparaissent aujourd'hui devant le comité sont Chris Badger, directeur de l'exploitation et Duncan Wilson, directeur des communications et des affaires gouvernementales au Port Metro Vancouver.

Port Metro Vancouver est le port le plus important et le plus actif du Canada, une porte d'entrée dynamique pour le commerce et le tourisme national et international, ainsi qu'une importante force économique qui consolide l'économie canadienne.

L'exploitation du Port Metro Vancouver fait appel à un grand nombre d'entreprises différentes telles que des terminaux pour le transport des marchandises, des terminaux pour les navires de croisière, des industries ayant besoin d'un accès maritime, des chantiers maritimes, des remorqueurs, des chemins de fer, des camions, des agents maritimes, des transitaires, des fournisseurs, des constructeurs et des agences administratives.

Êtes-vous impressionnés de voir comme je me suis souvenu de tout cela après l'avoir lu?

Messieurs et chers collègues, je vous souhaite la bienvenue. Je crois que M. Badger va dire quelques mots. Monsieur Badger, la parole est à vous.

Chris Badger, directeur de l'exploitation, Port Metro Vancouver : Merci, monsieur le président et honorables sénateurs. Au nom du conseil d'administration et de la direction du Port, je tiens à vous remercier de la possibilité de témoigner aujourd'hui devant le Comité permanent dans le cadre de son étude sur la montée de la Chine, de l'Inde et de la Russie dans l'économie mondiale et des répercussions de cette montée sur la politique canadienne.

Nous sommes un lien crucial de la chaîne d'approvisionnement nationale, mais aussi un important participant à l'économie canadienne. Nous facilitons l'investissement et l'accès aux marchés, permettant ainsi à nos locataires de créer des emplois, et nous apportons à tous les paliers du gouvernement une importante contribution en recettes fiscales.

Le trafic conteneurs à Port Metro Vancouver doit doubler au cours des 20 prochaines années et ce, malgré le récent ralentissement économique. Cela signifie que nous devons

container throughput with velocity and efficiency. We are operating successfully today, and working to ensure Canada is in a position of strength and opportunity for the future.

I will address two main areas where the Government of Canada can further contribute to ensuring the long-term success of Canada's marine and transportation economy. First, we need the government's support to launch a national strategic framework for the expansion and improvement of Canada's transportation networks. Second, we need your continued support in positioning Canada optimally for benefiting as an Asia-Pacific country with strong links to all Asian and South Asian countries.

Building on the growing achievements of Canada's Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative, we believe the most significant initiative that the committee can recommend to support Canada's marine and transportation growth is the launch of a national transportation strategy: a framework for planning and guiding decisions about investment, policy, regulation and coordination of the needs and opportunities of the sector and the nation as a whole.

The Canadian Chamber of Commerce is advocating for the development of such a strategy, and we fully support this approach. They are calling for a strategy based on four pillars.

First is a North American vision that views the Canadian transportation system as a single, multimodal system with secure but efficient borders.

Second is multimodal transportation investment set out in a long-term plan that provides for a single window to streamline regulatory and approval processes, coordinated with provincial and territorial governments and leveraging public-private partnerships.

Third is a competitive regulatory and fiscal environment.

Fourth is sustainable development that analyzes all infrastructure and regulatory projects and weighs them against economic, social and environmental axes.

Transportation is a value-added sector with strong multipliers and pan-Canadian regional benefits, but Canada's national transportation networks need to be fully integrated and require an integrated planning approach.

Opening up capacity in one link of the chain, such as infrastructure investment in isolation of the wider strategy, is insufficient. Optimizing the investments, when and where they are needed, is essential to ensure our infrastructure can support the type of growth we can truly realize as a nation.

National coordination of that investment is essential. There is no sense building new port terminals if we do not have the road and rail links to move cargo quickly and efficiently through our

maximiser le débit des conteneurs en améliorant la vitesse et l'efficacité. Notre port prospère et nous travaillons en vue d'assurer au Canada une solide position et des créneaux pour l'avenir.

J'aimerais aborder deux grands domaines où le gouvernement du Canada pourrait contribuer davantage à la prospérité de l'économie maritime et du transport du Canada. D'abord, nous avons besoin de l'appui du gouvernement de notre pays en vue de lancer un cadre stratégique pour l'expansion et l'amélioration des réseaux de transport du Canada. Deuxièmement, nous avons besoin de votre soutien continu afin de positionner le Canada de manière optimale de sorte qu'il tire les avantages d'un pays ayant des liens solides avec tous les pays de l'Asie et du Sud de l'Asie.

Faisant fond sur les réalisations croissantes de l'Initiative de la porte d'entrée et du corridor de l'Asie-Pacifique, nous croyons que l'initiative la plus importante que vous puissiez recommander en vue d'appuyer la croissance du secteur maritime et du transport du Canada est de lancer une stratégie nationale de transport : un cadre de planification et d'orientation des décisions au sujet de l'investissement, de la politique, de la réglementation et de la coordination des besoins et des possibilités du secteur et de l'ensemble du pays.

La Chambre de commerce du Canada prône l'établissement d'une telle stratégie, et nous appuyons entièrement cette approche. Elle demande la création d'une stratégie fondée sur quatre piliers.

Le premier est une vision nord-américaine qui considère le réseau de transport canadien en tant que réseau multimodal unique, avec des frontières sûres, mais efficaces.

Le deuxième est un investissement dans les infrastructures de transport multimodal établies selon un plan à long terme qui prévoit une seule fenêtre afin de rationaliser les processus de réglementation et d'approbation coordonnés avec les gouvernements provinciaux et territoriaux et des partenariats public-privé à effet de levier.

Le troisième est un contexte réglementaire et fiscal concurrentiel.

Le quatrième est un développement durable qui étudie tous les projets d'infrastructure et de réglementation et qui les met dans la balance par rapport aux axes environnementaux, sociaux et économiques.

Le transport est un secteur à valeur ajoutée qui comporte de solides multiples et des avantages régionaux d'un bout à l'autre du Canada. Toutefois, les réseaux de transport nationaux doivent être entièrement intégrés et il faut pour cela une approche de planification intégrée.

Il ne suffit pas d'ouvrir la capacité d'un lien de la chaîne, comme l'investissement dans les infrastructures, si l'on ne tient pas compte de l'ensemble de la stratégie. Il faut optimiser les investissements, là et quand ils sont nécessaires, afin que nos infrastructures puissent accueillir le type de croissance que notre pays est réellement capable d'atteindre.

La coordination nationale de cet investissement est indispensable. Il ne sert à rien de construire de nouveaux terminaux portuaires si nous n'avons pas les routes et les voies ferrées en vue de transporter

gateways to and from destinations around the country. It is a network that requires a strategic approach.

Creating a Canadian vision within a North American context is essential as a guide to ensuring investment and growth that is economically, environmentally and socially sustainable. We believe this vision includes recognizing and considering the impacts on those communities most directly impacted by national projects intended to benefit Canadians as a whole.

A national transportation framework will afford the federal government an opportunity to streamline and reform regulations, integrating and rationalizing processes while still protecting the environment and ensuring sustainability. Often we are charged with following overlapping regulations, creating needless redundancy in approval and administrative efforts and, in some cases, regulations that are mutually incompatible.

Without question, these situations are unintended consequences. Officials and legislators often work with broad common goals, but without the benefit of coordination. This situation creates a burden on the marine and transportation sector and on the Canadian economy as a whole.

The challenge of lack of integration of federal and provincial processes is a well developed topic, but it is worth repeating that the impact on Canada's competitiveness is real. Development of a seamless, coherent, predictable and integrated set of regulations helps with efficiency, environmental protection and financial bottom lines. It also helps support a stronger economic benefit for Canada. That set of regulations can only serve to instill confidence with all our trading partners.

In addition to the Canadian Chamber of Commerce's ideas for the national transportation strategy, there is presently a lack of operating certainty due to the absence of signed treaties with First Nations. Port Metro Vancouver has begun to make significant strides with our local First Nations, including the development of joint ventures. We believe there are many opportunities for shared benefits. However, federal advancement of First Nations treaties, in partnership with the Province of British Columbia, will aid us greatly in exploring these options.

Asia represents great potential for Canada's maritime economies. The committee returned recently from China and has a strong appreciation for the market size, scope and opportunities it can offer Canada. As Asian and South Asian appetites for products continue to grow, their need for Canadian natural resources and other products will increase. Their hunger for world trade is evidenced clearly by the expansion of their ports.

Building relationships is a fundamental element to the development of the Asian market. The existence and marketing of a resource is not sufficient. Protocol in Asia is clear: Personal, sustained and respectful relationships at the most senior levels are necessary before the full potential of the Asian market can be reached by Canada.

les marchandises rapidement et efficacement sur nos voies d'eau, en provenance et à destination de divers endroits du pays. Une approche stratégique s'impose pour un tel réseau.

La création d'une vision canadienne dans un contexte nord-américain est essentielle en vue d'orienter l'investissement et la croissance de manière économique, respectueuse de l'environnement et durable sur le plan social. Nous croyons que cela comprend la reconnaissance et l'étude des répercussions sur les collectivités les plus concernées par les projets nationaux devant être avantageux pour tous les Canadiens et Canadiennes.

Un cadre national permettrait au gouvernement fédéral de simplifier et de réformer les règlements, en intégrant et en rationalisant les processus tout en protégeant l'environnement et en veillant à la durabilité. On nous reproche souvent le chevauchement de nos règlements, la redondance inutile des processus d'approbation et d'administration, et des règlements qui sont parfois incompatibles.

Nul doute que ce sont des conséquences involontaires; les fonctionnaires et les législateurs travaillent souvent avec de vastes buts communs, sans l'avantage de la coordination. Cela crée un fardeau pour le secteur maritime et des transports et pour l'ensemble de l'économie canadienne.

Le manque d'intégration des processus fédéraux et provinciaux est un sujet qui a été maintes fois abordé, mais soulignons de nouveau que les conséquences sur la compétitivité du Canada sont bien réelles. La création d'un ensemble de règlements intégrés, prévisibles, cohérents et décloisonnés améliorerait l'efficacité, la protection de l'environnement et les limites financières, ainsi que les avantages économiques pour le Canada. Cela ne peut qu'inspirer confiance à tous nos partenaires commerciaux.

Outre les idées de la Chambre de commerce du Canada concernant une Stratégie nationale de transports, l'absence de traités signés avec les Premières nations engendre un manque de certitude d'exploitation. Port Metro Vancouver a réalisé d'importantes démarches avec ses Premières nations locales, y compris le début de coentreprises. Nous croyons qu'il existe beaucoup d'autres possibilités d'avantages partagés. Cependant, si le fédéral faisait des progrès en matière de traités avec les Premières nations, en partenariat avec la Province de la Colombie-Britannique, cela nous aiderait énormément à explorer ces options.

L'Asie représente un énorme potentiel pour les économies maritimes du Canada. Vous revenez tout juste de la Chine et comprenez bien la taille, l'étendue et les possibilités commerciales que ce pays offre au Canada. Les besoins de l'Asie et du Sud de l'Asie en ressources naturelles et d'autres produits du Canada iront en augmentant. L'expansion des ports asiatiques témoigne bien de l'appétit de ces pays pour le commerce mondial.

La création de relations est un élément essentiel au développement du marché de l'Asie. L'existence et la commercialisation d'une ressource ne suffisent pas. Le protocole en Asie est clair : des relations respectueuses, soutenues et personnelles avec les hauts fonctionnaires sont indispensables afin que le Canada puisse profiter du plein potentiel que le marché asiatique peut offrir.

We have already begun to see our competitors increase their efforts to build relationships. Investing now in the development of a stronger relationship pays dividends quickly and will provide long-term benefits to ports and Canada in general.

Any threat to reliability — perceived or real — has significant consequences on the market's faith in our ports. Consider our labour relations. Over 60 collective agreements are in place at the port. We have had more than our fair share of labour management disputes that have either threatened to shut down the gateway, disrupted the supply chain or completely shut it down.

If Canada is to optimize the investments they have made in the gateway, we cannot let parochial disputes between labour and management threaten to shut down Canada's international trade. A damaged reputation manifests as doubt in our customers and results in cargo diversions away from our ports. Ensuring industry fully comprehends the impact of this culture of instability is the first step toward a reliable approach to labour.

In closing, we look to the committee for leadership in the creation of a national transportation strategy that will serve as a framework for future growth across the country, and we look to you to continue to ensure we leverage our relationships with Asia to our greatest ability. This study is one great example.

Addressing the issues I outlined today is integral to Canada's success in the global supply chain and for the Canadian economy. We have a great opportunity before us, and I thank you, the committee, for allowing me to address you today. I look forward to your questions.

The Chair: Thank you, Mr. Badger. I am sure that you and Mr. Wilson know that during our visit to China a couple of weeks ago our committee paid a visit to Hong Kong and the Hong Kong International Terminals, which left us with a positive impression.

I mention that trip so that those watching us at three in the morning a week or so from now will understand some of the questions that may come up.

Senator Dawson: I will not ask questions about China because I was not there. I will leave those questions to my colleagues who had that good experience, of which I am jealous.

I am in a bit of a conflict in that I am a big fan of Vancouver. The Standing Senate Committee on Transport and Communication completed a study on containerization. I visited the ports of Vancouver and Prince Rupert. The possibilities for growth of exports in the Pacific Gateway are fantastic.

The fact that the CN bill is currently being debated in the other place, as we call it, illustrates how such a temporary setback will cause problems for months. The ships are either on their way here or are waiting to pick up cargo. This type of problem has an enormous economic cost to Canada.

Nous avons déjà commencé à voir nos concurrents redoubler d'efforts afin de bâtir des relations. Investir maintenant dans l'établissement de relations plus solides sera rapidement avantageux et fournira des avantages à long terme, tant aux ports qu'au Canada en général.

Toute menace à la fiabilité, perçue ou réelle, a d'importantes conséquences sur la foi du marché en nos ports. Prenez les relations de travail. Notre port compte une soixantaine de conventions collectives. Nous avons eu notre part de conflits de travail qui ont soit menacé de fermer la porte d'entrée, nui à la chaîne d'approvisionnement ou qui l'ont simplement fermée.

Si le Canada veut optimiser les investissements qu'il a faits dans les portes d'entrée, il ne doit pas laisser les différends patronaux-syndicaux menacer de bloquer le commerce international du Canada. Une réputation compromise sème le doute chez nos clients et entraîne le détournement des marchandises vers d'autres ports que les nôtres. La première étape d'une approche plus fiable en ce qui a trait à la main-d'œuvre est de faire en sorte que notre industrie saisisse l'impact de cette culture d'instabilité.

En terminant, nous avons aussi besoin de votre leadership pour la création d'une Stratégie nationale de transports qui servira de cadre pour la croissance future de tout le pays, et nous espérons que vous continuerez à orienter nos relations avec l'Asie au meilleur de notre aptitude, comme en témoigne cette étude.

L'examen des questions dont je viens de vous parler fait partie intégrante du succès du Canada dans la chaîne d'approvisionnement mondiale et de l'économie de notre pays. Une grande possibilité s'offre à nous. Je remercie le comité de m'avoir permis de prendre la parole aujourd'hui. Je puis maintenant répondre à vos questions si vous le souhaitez.

Le président : Merci, monsieur Badger. Je suis certain que vous-même et M. Wilson n'ignorez pas qu'au cours de notre visite en Chine il y a 15 jours, notre comité est allé visiter Hong Kong et les terminaux internationaux de Hong Kong qui nous ont fait une bonne impression.

Je mentionne ce voyage afin que ceux qui nous regarderont à 3 heures du matin, d'ici une semaine de jours, comprennent certaines des questions qui seront peut-être abordées.

Le sénateur Dawson : Je ne vais pas poser de questions au sujet de la Chine, car je n'étais pas là. Je vais laisser ce soin à mes collègues qui ont vécu cette expérience positive, dont je suis jaloux.

Je suis un peu en conflit, car je suis un grand admirateur de Vancouver. Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a fait une étude sur la conteneurisation. J'ai visité les ports de Vancouver et de Prince Rupert. Les possibilités de croissance des exportations vers les pays du Pacifique sont fantastiques.

Le projet de loi sur le CN est actuellement étudié à l'autre endroit, comme nous l'appelons, et cela montre qu'un retard temporaire peut causer des problèmes pendant des mois. Les navires sont en route pour le Canada ou attendent de ramasser une cargaison. Ce genre de problème a un coût économique énorme pour le Canada.

One conclusion of the containerization study was that we are sending empty containers back to Asia. Although there is a short-term decline in the industry right now, growth will continue for the next 15 to 20 years. We must have better inland ports so that we can fill those containers with something. It can be specialized grain or any other kind of product. Canada should use that available transport to make an economic loop.

I want you to expand on the relationship between the ports and the railways. You talked about the relationship between the provinces and the federal government, but in a pragmatic way this area is a federal jurisdiction. How can we help you convince the government that there has to be a national transportation policy? We cannot let the port side of Transport Canada deal with the rail side of Transport Canada and not understand that there is a necessity for better communications between those entities.

Can you elaborate on that part of the problem?

Mr. Badger: Yes, indeed; there are two things worth addressing. First, from a commercial perspective, over the last months and years we have tried to achieve a more collaborative approach between the various sectors of the supply chain, be it the terminal operators, the trucking industry, the rail companies or the shipping lines.

To a certain extent, that approach is working well. However, at the end of the day, every sector of the supply chain has its own best interests at heart. The sectors exist to make money for their shareholders and investors. There is a need for government to continue to be involved in that collaboration, and that is part of what we believe can be addressed through a national transportation strategy; understanding that the whole is greater than the parts, as it were.

A rail review study is under way currently. We fully support that study with Transport Canada and we are inputting as much as we can into the study.

Senator Dawson: One conclusion of the report was that part of the problem has already been solved with the amalgamation of Vancouver. However, we still have to look at the Pacific Gateway as Prince Rupert and Vancouver. How is that part of the equation developing? Is there better cooperation than in the past?

Mr. Badger: Yes, senator, I believe that is the case. It is becoming apparent that Prince Rupert and Vancouver are going after different markets. Vancouver is going after the Canadian market primarily. In fact, 95 per cent of what moves in or out of the port is Canadian goods. Prince Rupert's market is the U.S. Midwest market. Working together, we think we are developing a successful gateway on the West Coast that is good for the economy and also good for Canadian trade.

Une des conclusions de l'étude sur la conteneurisation était que nous renvoyons des conteneurs vides en Asie. Même si l'industrie connaît actuellement un ralentissement à court terme, la croissance va se poursuivre au cours des 15 à 20 prochaines années. Il nous faut des meilleurs ports intérieurs pour pouvoir remplir ces conteneurs avec quelque chose. Cela pourrait être des céréales ou un autre type de produit. Le Canada devrait utiliser ce mode de transport pour boucler la boucle économique.

Je voudrais que vous nous en disiez plus au sujet du lien entre les ports et les chemins de fer. Vous avez parlé des relations entre les provinces et le gouvernement fédéral, mais pour être pragmatique, c'est un champ de compétence fédérale. Comment pouvons-nous vous aider à convaincre le gouvernement qu'il nous faut une politique nationale en matière de transport? Nous ne pouvons pas laisser l'élément portuaire de Transports Canada traiter avec l'élément ferroviaire de Transports Canada sans comprendre la nécessité d'une meilleure communication entre ces entités.

Pouvez-vous nous en dire plus au sujet de cette dimension du problème?

M. Badger : Oui, en effet. Ce sont deux questions dont il faudrait parler. Premièrement, du point de vue commercial, au cours de ces derniers mois et dernières années, nous avons essayé d'assurer une meilleure collaboration entre les divers secteurs de la chaîne d'approvisionnement, que ce soit les exploitants des terminaux, l'industrie du camionnage, les chemins de fer ou les lignes maritimes.

Cette approche fonctionne bien, dans une certaine mesure. Toutefois, en fin de compte, chaque secteur de la chaîne d'approvisionnement veille sur ses propres intérêts. Ces secteurs sont là pour gagner de l'argent pour leurs actionnaires et les investisseurs. Il faut que le gouvernement continue de participer à cette collaboration, et cela fait partie de ce que nous croyons possible de faire grâce à une stratégie nationale en matière de transport. Il faut bien comprendre que l'ensemble est plus important que la somme de ses parties.

Une étude des chemins de fer est en cours. Nous appuyons entièrement cette étude qui est faite avec Transports Canada et nous y contribuons au maximum.

Le sénateur Dawson : Une conclusion du rapport est que le fusionnement de Vancouver a déjà réglé cette partie du problème. Toutefois, nous devons toujours considérer Prince Rupert et Vancouver comme les portes d'entrée du Pacifique. Comment se présente cette partie de l'équation? La coopération est-elle meilleure que par le passé?

M. Badger : Oui, sénateur, je crois que c'est le cas. Il devient évident que Prince Rupert et Vancouver visent des marchés différents. Vancouver s'intéresse surtout au marché canadien. En fait, les produits canadiens représentent 95 p. 100 de la marchandise qui passe par le port de Vancouver. Le marché de Prince Rupert est le Midwest américain. Nous pensons qu'en travaillant ensemble, nous allons développer sur la côte ouest une bonne porte d'entrée qui sera avantageuse pour l'économie et pour le commerce canadien.

The Chair: I have a question of clarification on your last point. I understood Senator Dawson to ask whether there is cooperation, competition, or friendly competition. Is there anything we should know for the recommendations that we make in our report that will benefit both ports?

Mr. Badger: We think that the concept of a national transportation policy will benefit both gateways. Yes, we have friendly competition, which we think is good for the system. We have terminal operators that compete for the business, and we think that competition is good, and we have railways that compete for the business.

However, in the areas in which we are looking at the benefit for Canadians, we try as much as possible to work together.

[*Translation*]

Senator Fortin-Duplessis: As the chair said earlier, during our fact-finding mission to China, we visited Hong Kong International Terminals, the flagship operation of the Hutchison Port Holdings Group, at the Kwai Chung Container Port.

We were impressed by the use of modern equipment, computerized management systems and award winning information technology applications in order to optimize efficiency, expedite the handling of cargo and containers, increase productivity and improve cost-effectiveness.

How is Port Metro Vancouver using new technologies and computerized management systems in order to enhance its services? And what initiatives are being planned for the future?

[*English*]

Mr. Badger: Hong Kong is one place we visit regularly, because we believe, as a gateway, that we can learn from other gateways around the world. In many cases Hong Kong sets the stage for much of what happens around the world.

We are doing a couple of things similar to what they are doing in Hong Kong, one of which is unique to Canada. As Hong Kong has, we try to utilize security requirements also to improve operations. In Hong Kong, you probably saw the radiation detectors and the gamma ray machines that look at the inside of containers. That technology has also been implemented in Vancouver.

We also have used a lot of electronic systems to move trucks more quickly through the port. Again, Hong Kong is famous for its ability to move trucks through its terminals. We have used similar initiatives at our terminals, including radio frequency identification and optical camera identification for registrations on trucks.

Le président : Je voudrais un éclaircissement au sujet de ce que vous venez de dire. J'ai cru comprendre que le sénateur Dawson voulait savoir s'il y a une coopération, de la concurrence ou une concurrence amicale. Y a-t-il quelque chose que nous devrions savoir pour que les recommandations que nous formulerons dans notre rapport servent les intérêts des deux ports?

M. Badger : Nous pensons qu'une politique nationale de transport sera avantageuse pour les deux ports. Oui, nous nous livrons une concurrence amicale, ce que nous croyons bon pour le système. Nous avons des exploitants de terminaux qui se font concurrence et nous pensons que cette concurrence est bonne, et nous avons aussi la concurrence des chemins de fer.

Toutefois, dans les domaines où cela sert les intérêts des Canadiens, nous essayons de travailler ensemble dans la mesure du possible.

[*Français*]

Le sénateur Fortin-Duplessis : Comme le président l'a mentionné tout à l'heure, lors d'une mission d'étude en Chine, nous avons visité des terminaux internationaux de Hong Kong, fleurons du groupe Hutchison Port Holdings sur le port pour conteneurs de Kwai Tsing.

Nous avons été impressionnés par l'utilisation d'équipements modernes, de systèmes de gestion informatisée et d'application des technologies de l'information primées pour arriver à une efficacité optimale, accélérer la manutention des cargaisons et des conteneurs, et augmenter la productivité et gagner en rentabilité.

Est-ce que Port Metro Vancouver utilise de nouvelles technologies et des systèmes de gestion informatisée pour améliorer ses services? Et quelles sont les initiatives prévues pour l'avenir?

[*Traduction*]

M. Badger : Hong Kong est un endroit que nous visitons régulièrement, car nous croyons que nous pouvons tirer la leçon de l'expérience des autres grands ports internationaux. Dans bien des cas, le port de Hong Kong est à l'avant-garde de ce qui se passe dans le monde.

Nous avons lancé certaines initiatives similaires à ce qui se fait à Hong Kong et dont l'une est particulière au Canada. Comme Hong Kong, nous essayons de nous servir également des exigences en matière de sécurité pour améliorer nos opérations. À Hong Kong, vous avez sans doute vu les détecteurs de rayonnement et les machines à rayons gamma qui examinent l'intérieur des conteneurs. Cette technologie a également été mise en œuvre à Vancouver.

Nous avons aussi utilisé beaucoup de systèmes électroniques pour faire passer les camions plus rapidement dans le port. Également sur ce plan, Hong Kong est célèbre pour sa capacité à faire passer rapidement les camions par ses terminaux. Nous avons utilisé le même genre de méthodes dans nos terminaux, y compris l'identification par radiofréquence et par caméra optique pour contrôler l'immatriculation des camions.

One thing that we are doing differently in Canada, which we think is unique, certainly in North America, is the development of a monitoring system that monitors the whole supply chain. Rather than look at what is happening in the port, we are trying to monitor what happens on the rail, what happens on the ships, et cetera. We are setting standards for dwell times of containers, for the movement to trucks, the dwell times of trucks, and also the arrival and departure of ships. We put that information on a website, which allows all our stakeholders and customers to see, on a day-to-day basis, how our port is doing. We believe that bringing visibility through technology into our system allows our customers to make real-time decisions on the movement of their cargo, and also shows how well we are performing as a gateway with regard to movement of goods.

[Translation]

Senator Fortin-Duplessis: Do you use information systems allowing you to locate a container very rapidly to load it on the ship? We saw this in Hong Kong and it was very impressive.

[English]

Mr. Badger: Absolutely; the use of technology for moving containers particularly is advanced. Through systems like radio frequency identification and optical identification, we identify containers to see where they are in the container yard and then to move them quickly and efficiently either to rail or to truck in and out of the port.

Of course, Vancouver is also a bulk port. A lot of what we move through our gateway is Canadian commodities moving in bulk offshore, unlike Hong Kong, which is primarily container. A lot of technology also is used there for the efficient movement of goods such as grain, coal, sulphur and potash from trains and onto ships and then off to market.

Senator Wallin: I have a couple of questions to follow up on my colleague's question.

From our notes, it says you have 600 kilometres of shoreline, 1,000 hectares of land and 16,000 hectares of water. How do you assess your state of readiness when it comes to dealing with security and potential terrorism?

Mr. Badger: Obviously, with an area that large, we have to rely on technology to see what is going on. We have hundreds of cameras that we utilize around the port to see what is happening in the port and also, we use Global Position System, GPS, on our vessels to track vessels. We have a tracking system that shows the position of all foreign-laden vessels and coastal vessels in the port at any one time. A lot of sophisticated technology is being used.

Ce que nous faisons différemment au Canada, et nous pensons être les seuls à le faire, en tout cas en Amérique du Nord, c'est que nous sommes en train de mettre au point un système de surveillance pour l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement. Au lieu de regarder seulement ce qui se passe dans le port, nous essayons de surveiller ce qui se passe dans les trains, dans les bateaux, et cetera. Nous établissons des normes pour le temps d'arrêt des conteneurs, pour le transport jusqu'aux camions, le temps d'arrêt des camions ainsi que pour l'arrivée et le départ des navires. Nous affichons ces renseignements dans un site Web, ce qui permet à la totalité de nos parties prenantes et clients de voir ce qui se passe dans notre port, sur une base quotidienne. Nous croyons qu'en rendant nos systèmes visibles grâce à la technologie, nous permettons à nos clients de prendre les décisions en temps réel sur le transport de leur cargaison et nous montrons également la qualité des services que nous rendons pour le transport des marchandises.

[Français]

Le sénateur Fortin-Duplessis : Avez-vous du personnel en informatique afin de repérer ultra rapidement un conteneur pour l'embarquer sur tel ou tel navire ? Nous avons vu cela à Hong Kong, c'était très impressionnant.

[Traduction]

M. Badger : Absolument; la technologie est très avancée, surtout pour le transport des conteneurs. Grâce à des systèmes comme l'identification par radiofréquence et l'identification optique, nous pouvons localiser les conteneurs et ensuite les faire entrer dans le port ou les en faire sortir rapidement et efficacement, soit par chemin de fer ou par camion.

Bien entendu, Vancouver est également un port pour le transport en vrac. Une bonne partie des marchandises qui passent par notre port sont des denrées canadiennes qui sont expédiées en vrac à l'étranger, contrairement au port de Hong Kong qui traite principalement des conteneurs. La technologie est également très utilisée pour le transport efficace des marchandises comme les céréales, le charbon, le soufre et la potasse qui arrivent par train et qui sont chargées sur les bateaux pour être acheminées vers les marchés.

Le sénateur Wallin : J'ai une ou deux questions qui font suite à celle de mon collègue.

D'après nos notes, vos installations couvrent 600 kilomètres de côte, 1 000 hectares de terrain et 16 000 hectares d'eau. Comment évaluez-vous votre état de préparation sur le plan de la sécurité et du risque de terrorisme?

M. Badger : Bien entendu, avec une superficie aussi vaste, nous devons utiliser la technologie pour surveiller ce qui se passe. Nous avons des centaines de caméras disposées autour du port pour voir ce qui se passe dans le port et nous nous servons également de systèmes de positionnement global, de GPS sur nos bateaux, pour suivre les navires. Nous avons un système de repérage qui indique la position de tous les navires chargés à l'étranger et les navires côtiers qui se trouvent dans le port. Nous utilisons une technologie ultramoderne.

In addition, we received monies through the stimulus funding to build a new state-of-the-art integrated port operation centre, and that will allow us to bring all that technology into one place and monitor the port on a 24-hours-a-day, 7-days-a-week basis. It will also improve our ability to respond to customer needs on a 24-7 basis.

Senator Wallin: When will that centre be up and running?

Mr. Badger: The stimulus fund requires it to be by the spring of 2011. It will be ready at that time.

Senator Wallin: With 60 collective agreements — which is a stunning figure to us — that you operate under, it leads me to follow up to with this question. How difficult does that number of agreements make what you are trying to do on both security and efficiency fronts? It is more a comment than a question. How can you run a business with 60 collective agreements?

Mr. Badger: The fact is that we run it fairly effectively. In most cases, these collective agreements move fairly smoothly through resolution. However, it has been, and continues to be, a challenge.

When we go back to China and Asia, which we do on a regular basis, we are constantly asked one thing: When will we improve our reliability? In that, they are asking particular to our rail reliability but, most importantly, our labour reliability. We have a reputation in Asia for being unreliable when it comes to labour relations, and that is a real challenge for us. We believe there is probably a better mechanism that can be utilized, and we hope those sorts of things will be looked at in the future.

As a gateway, we do well for, say, nine months of the year and then end up with a bit of uncertainty because a collective agreement has a huge impact. Right now, because of what is happening, we see cargo diverted from our port to other gateways because of the uncertainty that the present disagreement in the railways is causing us.

Senator Wallin: To circle back on the security issue, then, what is the impact on security? We see these issues at other border locations, whether it is hours of work or the danger associated with work. Are you seeing any specific security issues that arise?

Mr. Badger: No, absolutely not; I think we should be proud of the security we have in our gateways. Canada took a collective approach to the development of security through the international regulations. We should be proud of the security we have. It does not mean we cannot improve, and we are continuously striving to improve. Labour relations have not had an impact on our security that I am aware of.

The Chair: For clarification on a point you made, I believe you said that the current rail dispute is already impacting on your business in a negative manner. Is that correct? Is that what I understood you to say?

De plus, nous recevons de l'argent du Fonds de stimulation de l'infrastructure pour construire un nouveau centre d'opérations portuaires intégré, à la fine pointe de la technologie, ce qui nous permettra de réunir toute cette technologie au même endroit et de surveiller le port 24 heures sur 24, sept jours sur sept. Cela améliorera également notre capacité de répondre en tout temps aux besoins de la clientèle.

Le sénateur Wallin : Quand ce centre entrera-t-il en service?

M. Badger : Le Fonds de stimulation exige que ce soit au printemps de 2011. Il sera prêt à ce moment-là.

Le sénateur Wallin : Étant donné que vous avez 60 conventions collectives, un chiffre que nous trouvons étonnant, cela m'amène à vous poser une question. À quel point, cette situation vous complique-t-elle la vie pour atteindre vos objectifs sur le plan de la sécurité et de l'efficacité? C'est davantage une observation qu'une question. Comment pouvez-vous gérer une entreprise avec 60 conventions collectives?

M. Badger : Le fait est que nous la gérons assez efficacement. Dans la plupart des cas, ces conventions collectives sont signées sans trop de difficulté. Toutefois, cela a constitué un défi et c'en est toujours un.

Lorsque nous allons en Chine et en Asie, comme nous le faisons régulièrement, on nous pose constamment la même question : quand allons-nous améliorer notre fiabilité? Cette question porte principalement sur la fiabilité de notre transport ferroviaire, mais surtout, la fiabilité de notre main-d'œuvre. En Asie, nous avons la réputation de ne pas être fiables en ce qui concerne les relations de travail et c'est pour nous un véritable défi. Nous croyons qu'il est sans doute possible d'utiliser un meilleur mécanisme et nous espérons qu'on se penchera sur ce genre de questions à l'avenir.

Les choses se passent bien dans notre port, disons pendant neuf mois de l'année, après quoi une certaine incertitude commence à régner parce qu'une convention collective a d'énormes effets. En raison de ce qui se passe actuellement, des cargaisons sont détournées vers d'autres ports à cause de l'incertitude que fait régner le conflit actuel dans les chemins de fer.

Le sénateur Wallin : Pour revenir sur la question de la sécurité, quels effets cela a-t-il sur ce plan-là? Nous constatons que la question se pose dans les autres postes frontières, que ce soit à cause des heures de travail ou du danger associé au travail. Constatez-vous des problèmes particuliers sur le plan de la sécurité?

M. Badger : Non, absolument pas. Nous devrions être fiers, je pense, de la sécurité que nous avons dans nos ports. Le Canada a adopté une approche collective pour assurer la sécurité au moyen d'une réglementation internationale. Nous devrions être fiers de la sécurité que nous assurons. Cela ne veut pas dire que nous ne pouvons pas l'améliorer encore, et nous nous efforçons continuellement de le faire. Les relations de travail n'ont pas d'effet important sur notre sécurité, à ma connaissance.

Le président : À titre d'éclaircissement, vous avez dit, je crois, que le conflit ferroviaire en cours a déjà des répercussions négatives sur votre entreprise. Est-ce exact? Ai-je bien compris?

Mr. Badger: That is correct.

The Chair: Thank you.

Senator Jaffer: I have a number of questions following from what my colleagues have already asked. First, I will go to the security issue. It is good to hear that you are confident about the security issue. If I am not mistaken, it is coordinated now, right? You do not have separate port police or separate security. Is the system in Vancouver integrated with the other security personnel, or am I mistaken?

Mr. Badger: I think it is a fair assessment to say it is integrated. There is a role for a number of agencies, including ourselves, to play in the security of the port. We are tasked with the overall perimeter security of the port, and obviously, organizations like Canada Border Services Agency look after what comes in and out of the port and Citizenship and Immigration Canada looks after people. That approach is an integrated approach.

One of the many positive aspects that comes out of the upcoming Olympics is we have staged three major exercises in the port over the last few months, and those exercises have allowed all agencies to work together in ensuring that we have a secure gateway.

Senator Jaffer: The way I understood it, to be clear, you are responsible for the area but CBSA and other federal security groups are responsible for what is in the container; what comes in and what goes out. Is that correct?

Mr. Badger: That is correct.

Senator Jaffer: As well as immigration, of course. The other question arising from the questions asked is, if we compare Hong Kong and Vancouver, are we there yet? How much further do we have to go? I am talking technology-wise. As you have heard from us, we were impressed with what exists in Hong Kong. Obviously, we are greedy and want that technology in our country as well. We want some idea as to whether we are there yet.

Mr. Badger: I think we can be impressed with our gateway as well. There are areas where we can learn from Hong Kong. One of them is on the productivity side, Hong Kong's ability to move containers. I will use an example. The number of containers per acre per year in Hong Kong is significantly higher than it is Vancouver. With that said, our containers per acre are significantly higher than our competitors in North America.

In Hong Kong, they have a constrained area, and they compete hard with mainland China. For that reason, a lot of initiatives come out of there. The fact they are able to move so many containers through such a small space is something worth watching. It is one of the areas that we have a problem with in Vancouver. We also have a constrained area and, therefore, our ability to mirror what they are doing as we move forward will be important.

M. Badger : C'est exact.

Le président : Merci.

Le sénateur Jaffer : J'ai un certain nombre de questions qui font suite à celles de mes collègues. J'aborderai d'abord le sujet de la sécurité. Il est rassurant de vous entendre dire que vous êtes confiant sur ce plan. Sauf erreur, la sécurité est coordonnée, n'est-ce pas? Vous n'avez pas une police portuaire ou des services de sécurité distincts. Le système de sécurité de Vancouver est-il intégré avec le reste du personnel de sécurité, ou suis-je dans l'erreur?

M. Badger : On peut dire, je pense, qu'il est intégré. Un certain nombre d'organismes y compris nous-mêmes, ont un rôle à jouer pour assurer la sécurité du port. Nous sommes chargés de la sécurité du périmètre portuaire et, bien entendu, des organismes comme l'Agence des services frontaliers du Canada surveillent ce qui arrive dans le port et ce qui en sort, tandis que Citoyenneté et Immigration Canada s'occupe des gens. C'est une approche intégrée.

Un des nombreux effets positifs de la venue prochaine des Jeux olympiques est que nous avons organisé trois grands exercices dans le port ces derniers mois, et que ces exercices ont permis à toutes les agences de travailler ensemble pour garantir la sécurité de notre port.

Le sénateur Jaffer : Si j'ai bien compris, vous êtes responsable de ce secteur, mais l'ASFC et les autres groupes de sécurité fédéraux sont responsables de ce qui se trouve dans les conteneurs, de ce qui entre et de ce qui sort, n'est-ce pas?

M. Badger : C'est exact.

Le sénateur Jaffer : De même que de l'immigration, bien entendu. Cela soulève une autre question. Si nous comparons Hong Kong et Vancouver, avons-nous atteint le même niveau? Quel progrès devons-nous encore faire? Je veux parler de la technologie. Comme nous vous l'avons dit, nous avons été impressionnés par ce qui se passe à Hong Kong. Bien entendu, nous sommes gourmands et nous voulons avoir également cette technologie dans notre pays. Nous voudrions savoir si nous en sommes déjà arrivés là.

M. Badger : Je pense que notre port est également impressionnant. Il y a des domaines dans lesquels nous pouvons tirer la leçon de l'expérience de Hong Kong. L'un d'eux est la productivité, la capacité de Hong Kong d'acheminer les conteneurs. Je vais vous donner un exemple. Le nombre de conteneurs, à l'acre, par année est nettement plus élevé à Hong Kong qu'à Vancouver. Cela dit, nous avons nettement plus de conteneurs, à l'acre, que nos concurrents d'Amérique du Nord.

Le port de Hong Kong a une superficie limitée et doit affronter une forte concurrence de la part de la Chine continentale. C'est pourquoi de nombreuses initiatives y sont prises. Le fait qu'il réussisse à traiter autant de conteneurs dans un espace aussi restreint vaut vraiment la peine d'être étudié. C'est un des domaines dans lesquels nous avons des difficultés à Vancouver. Notre superficie est également limitée et il est donc important que nous puissions faire la même chose que Hong Kong à l'avenir.

If I can pause for a second to give an example, we are about to open the third berth at Deltaport. This berth is the third in our major container terminal. On that terminal, there will be quad container cranes. That crane means operators can lift four 20-foot containers at one time. That crane basically quadruples the efficiency of the ability to move containers on and off the ship. That kind of technology has been tried in Asia and has proven to be successful, but we are the first port in North America to utilize it.

Senator Jaffer: When we were in Hong Kong, one thing we heard was the partnerships the port has built with South Africa and Tanzania, to name a few. Are you canvassing any kind of partnership with that port, such as with Cosco? Are partnerships in the works?

Mr. Badger: I would say the port is being built on partnerships. Stepping back, we have a number of sister ports around the world, I think three in China alone, where we trade information and personnel with from time to time. We are building up that relationship, which we believe is important.

Also, we have partnership arrangements in the way we develop our terminals. We have one internationally renowned terminal operator and one North American renowned terminal operator looking after two of our terminals.

Whenever we are building or participating in building any infrastructure, we look for strong partnerships. More and more, those partners are international.

Senator Jaffer: You talked about reliability. The biggest challenge the port has had is to ship goods on time. As long as I can remember, labour unions and railways have been a challenge. You are dependent on many people. Reliability is the biggest problem for the Vancouver port.

You talked earlier about Aboriginal issues. You started to say something and did not finish. I do not want to put you on the spot. You had ideas on how to improve reliability. If you want to give us a written answer later, that will be fine. It will be interesting to see if we should make recommendations.

Mr. Badger: I believe that the issue of reliability comes down to the collective bargaining process. We can show, through our monitoring and measuring, that we have continuous improvement in reliability, for example, in the turnaround time of containers, ships or trucks. That is a continuous improvement process, which we think is working successfully.

We can be efficient for nine months of the year. If we are under threat of strike for three months of the year, this issue is the most significant issue we have currently. If that issue can be resolved, we will take our place — where we should be — as one of the most efficient and reliable ports in the world.

Si vous me permettez de vous donner un exemple, nous sommes sur le point d'ouvrir le troisième poste de mouillage à Deltaport. C'est la troisième aire de mouillage de notre principal terminal de conteneurs. Ce terminal sera équipé de portiques à conteneurs quadruples. Cela veut dire que les conducteurs de ces grues pourront lever quatre conteneurs de 20 pieds en même temps. Ce type de grue quadruple notre capacité de débarquement et d'embarquement des conteneurs. Cette technologie a été expérimentée en Asie et s'est révélée un succès, mais nous sommes le premier port de l'Amérique du Nord à l'utiliser.

Le sénateur Jaffer : Quand nous étions à Hong Kong, nous avons notamment entendu parler des partenariats que le port avait établis avec l'Afrique du Sud et la Tanzanie, entre autres pays. Cherchez-vous à conclure ce genre de partenariats, par exemple avec Cosco? Vous préparez-vous à en conclure?

M. Badger : Je dirais que le port repose sur des partenariats. Nous sommes jumelés à un certain nombre de ports dans le monde, par exemple avec trois ports en Chine, avec qui nous échangeons de temps à autre des renseignements et du personnel. Nous renforçons ces relations que nous croyons importantes.

Également, nous avons des partenariats au niveau de nos terminaux. Nous avons un exploitant de terminal de réputation internationale et un exploitant de terminal très réputé en Amérique du Nord qui gèrent deux de nos terminaux.

Chaque fois que nous bâtissons ou que nous participons à la construction d'une infrastructure, nous recherchons de solides partenariats. Ces partenariats sont de plus en plus à caractère international.

Le sénateur Jaffer : Vous avez parlé de fiabilité. La principale difficulté que le port a eue a été d'acheminer les marchandises à temps. À ma connaissance, les syndicats et les chemins de fer ont toujours causé des difficultés. Vous dépendez de beaucoup de gens. La fiabilité est le plus gros problème pour le port de Vancouver.

Vous avez parlé tout à l'heure des questions autochtones. Vous aviez commencé à dire quelque chose, mais vous n'avez pas terminé. Je ne veux pas vous mettre sur la sellette. Vous aviez des idées sur la façon d'améliorer la fiabilité. Si vous le désirez, vous pourrez nous fournir une réponse par écrit plus tard. Il serait intéressant de voir si nous devrions faire des recommandations à ce sujet.

M. Badger : Je crois que la question de la fiabilité se ramène au processus de négociation collective. Nous pouvons démontrer, grâce à notre surveillance et à nos mesures, que notre fiabilité s'améliore continuellement, par exemple en ce qui concerne le temps d'immobilisation des conteneurs, des navires ou des camions. C'est un processus d'amélioration continu qui donne des bons résultats.

Nous pouvons être efficaces pendant neuf mois de l'année. Si nous sommes menacés de grève pendant trois mois, il s'agit de notre problème le plus grave pour le moment. Si ce problème peut être résolu, nous occuperons la place qui nous revient en tant qu'un des ports les plus efficaces et les plus fiables au monde.

Senator Stollery: You told the committee that Prince Rupert deals with the American Midwest. I found that surprising. I have been in Prince Rupert only a few times and have taken the train from there to Edmonton. It seems odd that they would send products there. What is the story in that relationship?

Mr. Badger: The marketing strategy Prince Rupert has taken seems to be appropriate — go after the U.S. Midwest. It is not to say they will not compete with certain Canadian cargoes. Again, we think this competition is healthy.

Prince Rupert is closer to Asia. Ships take less time to come to Prince Rupert where they can load a train and move it directly to Chicago. That strategy has proved effective for them.

Senator Stollery: I have not been in Prince Rupert for a while and have not seen the changes that have taken place.

Whenever I go to Vancouver, I watch the port. I am a runner and I am always running around Stanley Park. You cannot help but notice the big sulphur pile.

The container port is at Tsawwassen. The committee has been in Shanghai, which is said to be the largest container port in the world. I think Shenzhen and Hong Kong together rival the container space. I also spend time in Panama, so I am used to a lot of container traffic.

Consider that Prince Rupert is closer to Asia than Vancouver, but Vancouver is closer to Asia than ports on the U.S. West Coast. When I am in Vancouver running around Stanley Park, I do not have the impression of a large container port. I am sure there is a reason for that impression. Maybe I simply do not go to the right place.

Why do I not have the impression of a container port? I am not being critical of you. It is simply not obvious to me where this container traffic takes place.

Mr. Badger: First, we should coordinate our running. I run in Stanley Park as well, so we should go around it together sometime.

Second, our container facilities are split. The largest is at Roberts Bank near the U.S. border in Delta near the ferry terminal. We also have two container facilities in the inner harbour and Burrard Inlet that move many containers every year.

One thing that surprises everyone is how balanced our container movements are through Vancouver, which is why Vancouver is performing well in our view. What do I mean by balanced? Senator Dawson mentioned that empty containers often return to Asia to be filled with commodities. Currently, Vancouver is completely balanced. Our situation allows us to take the containers that have

Le sénateur Stollery : Vous avez dit au comité que le port de Prince Rupert dessert le Midwest. Cela m'étonne. Je suis allé seulement quelques fois à Prince Rupert et à partir de là, j'ai pris le train jusqu'à Edmonton. Je trouve bizarre que les Américains envoient leurs produits là-bas. Quelle en est la raison?

M. Badger : La stratégie commerciale de Prince Rupert, qui vise le Midwest, semble la bonne. Cela ne veut pas dire que ce port ne nous concurrence pas pour certaines cargaisons canadiennes. Nous pensons que c'est une saine concurrence.

Prince Rupert est plus près de l'Asie. Les navires prennent moins de temps pour se rendre à Prince Rupert où ils peuvent charger un train et l'envoyer directement à Chicago. Cette stratégie s'est révélée efficace pour eux.

Le sénateur Stollery : Je ne suis pas allé à Prince Rupert depuis un certain temps et je n'ai pas vu les changements qui ont eu lieu.

Chaque fois que je vais à Vancouver, je vais voir ce qui se passe dans le port. Je fais de la course à pied et j'ai l'habitude de courir autour de Stanley Park. Il est impossible de ne pas remarquer le gros tas de soufre.

Le port pour conteneurs se trouve à Tsawwassen. Le comité a été à Shanghai, que l'on dit être le plus grand port pour conteneurs au monde. Je pense que Shenzhen et Hong Kong pris ensemble peuvent recevoir le même nombre de conteneurs. Je passe également du temps à Panama et j'ai donc l'habitude de voir beaucoup de conteneurs.

Prince Rupert est plus près de l'Asie que de Vancouver, mais Vancouver est plus près de l'Asie que les ports de la côte ouest américaine. Quand je cours autour de Stanley Park à Vancouver, je n'ai pas l'impression que c'est un grand port pour conteneurs. Je suis certain qu'il y a une raison à cela. Je ne vais peut-être pas au bon endroit.

Pourquoi n'ai-je pas l'impression que c'est un port pour conteneurs? Je ne vous critique pas. Je n'ai simplement pas vu à quel endroit ces activités se situent.

M. Badger : Premièrement, nous devrions coordonner notre jogging. Je cours également dans Stanley Park et nous devrions donc courir ensemble à l'occasion.

Deuxièmement, nos installations de conteneurs sont divisées. La plus importante est à Roberts Bank, près de la frontière américaine, à Delta, près du terminal de transbordeurs. Nous avons aussi deux installations de conteneurs dans le port intérieur et Burrard Inlet qui traitent chaque année un grand nombre de conteneurs.

Une chose qui étonne tout le monde, c'est de voir à quel point le trafic des conteneurs est bien équilibré à Vancouver et c'est pourquoi nous avons un bon rendement au port de Vancouver. Qu'est-ce que je veux dire par « équilibré »? Le sénateur Dawson a mentionné que les conteneurs vides sont souvent renvoyés en Asie pour y être remplis de marchandises. À l'heure actuelle, le

been emptied of imports and have them “restuffed” with Canadian goods to ship offshore. In fact, we are balanced 50-50. That balance is one of our competitive advantages.

I hope the reason you do not see many container ships is that we try to move containers quickly. Therefore, you do not have the chance to see them sitting around.

Senator Stollery: I am sure this experience has also happened to you. I have known Hong Kong for many years. Suddenly, we pass this massive container port on the way to the new airport that we never saw before because we did not travel that route. We think it is unbelievable, particularly when another container port is nearby on the Pearl River at Shenzhen. That port makes everything else in the world look a little smaller.

Senator Mahovlich: We were impressed visiting the port in Hong Kong. Senator Fortin-Duplessis mentioned that The Hutchinson Group runs the port. They run their technology in computerized ports around the world. I think they have 10 or 12 companies involved.

Have the ports in Vancouver or Prince Rupert been approached by The Hutchinson Group?

Mr. Badger: Yes, we have. We have realized for a number of years that we have to build another container facility in Vancouver at some point. Therefore, we sought expressions of interest. We were comforted that a number of good companies bid in the process.

The company that we chose to negotiate with is APM — a sister company of Maersk Line — and SNC Lavalin. However, The Hutchinson Group was one of the companies involved in that process.

The Chair: Before I go to a second round of questions, you talked about your list of recommendations for the Government of Canada and the provinces. You mentioned that a national transport strategy is at the top of the list, and labour disruption is potentially one problem issue that can impact your profitability.

This is an opportunity for you to have an impact on our report. Are there one or two others that you want to highlight?

Mr. Badger: We will stick with the two items. We do not want to dilute the importance of those two, but thank you, chair.

[Translation]

Senator Fortin-Duplessis: The Port of Angeles Port encompasses about 3,800 hectares and 60 kilometres of waterfront. It also has 27 cargo terminals including dry and liquid bulk, container, breakbulk, automobile and omni facilities. It handles almost

trafic est entièrement équilibré à Vancouver. Notre situation nous permet de prendre les conteneurs qui ont été vidés de marchandises d'importation pour les remplir de nouveau par des marchandises canadiennes qui sont expédiées à l'étranger. En fait, notre trafic est parfaitement équilibré. Cet équilibre est un de nos avantages concurrentiels.

J'espère que la raison pour laquelle vous ne voyez pas beaucoup de porte-conteneurs est que nous essayons de traiter rapidement les conteneurs. Par conséquent, vous n'avez pas l'occasion de les voir empilés.

Le sénateur Stollery : Je suis sûr que cela vous est également arrivé. Je connais Hong Kong depuis de nombreuses années. Sur la route du nouvel aéroport, nous sommes passés devant un énorme port pour conteneurs que nous n'avions jamais vu avant parce que nous suivions un autre itinéraire. C'est d'autant plus sidérant qu'il y a un autre port pour conteneurs à proximité, sur la rivière Pearl, à Shenzhen. Tous les autres ports du monde ont l'air petits à côté de ce port.

Le sénateur Mahovlich : Nous avons été impressionnés quand nous avons visité le port de Hong Kong. Le sénateur Fortin-Duplessis a mentionné que le Groupe Hutchinson gère ce port. Il utilise sa technologie dans des ports informatisés du monde entier. Je pense qu'il a 10 ou 12 sociétés.

Le Groupe Hutchinson a-t-il contacté le port de Vancouver ou de Prince Rupert?

M. Badger : Oui, il nous a contactés. Nous savions depuis plusieurs années que nous allions devoir construire un jour une nouvelle installation de conteneurs à Vancouver. Nous avons donc sollicité des déclarations d'intérêt. Un certain nombre de bonnes entreprises ont soumissionné.

L'entreprise avec laquelle nous avons choisi de négocier est APM, une société sœur de Maersk Line et de SNC-Lavalin. Toutefois, le Groupe Hutchinson était une des entreprises qui ont participé à ce processus.

Le président : Avant que nous ne commençons un deuxième tour de questions, vous avez parlé de votre liste de recommandations à l'intention du gouvernement du Canada et des provinces. Vous avez mentionné qu'une stratégie nationale en matière de transport est en tête de liste de vos priorités et que les conflits de travail constituent un problème susceptible de nuire à votre rentabilité.

Vous avez maintenant l'occasion d'exercer une influence sur notre rapport. Y a-t-il une ou deux autres choses que vous voudriez souligner?

M. Badger : Nous allons nous en tenir à ces deux recommandations. Nous ne voulons pas diminuer leur importance, mais je vous remercie, monsieur le président.

[Français]

Le sénateur Fortin-Duplessis : Le port de Los Angeles couvre environ 3800 hectares et une soixantaine de kilomètres de littoral. Il compte aussi 27 terminaux pour les marchandises, y compris des installations pour le vrac sec et liquide, les conteneurs, les

190 million metric revenue tonnes of cargo annually. To what extent does the Port of Los Angeles compete with Port Metro Vancouver for the same market and the same clients?

[English]

Mr. Badger: We compete with Los Angeles and Long Beach for container bids. We are making sure our Canadian business remains in Canada and, where we can, we try to pick up some of the U.S. business as well. The majority of the goods that we move through our bulk exports are coal, grain, potash and sulphur. Generally speaking, we do not compete with Los Angeles on those cargos. However, we compete with other ports on the West Coast of the U.S., including Portland, Seattle and Tacoma, particularly in areas like fertilizers, which can be diverted to those ports if we are not offering the kind of service they expect in Vancouver. There is competition between us, but primarily, for LA. Long Beach, the competition is on the container side.

[Translation]

Senator Fortin-Duplessis: What advantages, such as services, access to markets and commodities moved does Port Metro Vancouver have over the Port of Los Angeles? And what are Port Metro Vancouver's disadvantages relative to the port of Los Angeles?

[English]

Mr. Badger: I will start with the disadvantages. Clearly, we are seen as less reliable than the U.S. ports, which is surprising in some cases considering it is the same longshore union south of the border as it is in Canada, the International Longshore and Warehouse Union, ILWU. We are seen as less reliable from that perspective.

On the positive side, on a productivity basis, we are seen in many cases as more productive. The implementation of the Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative is being carefully looked at by American ports. In fact, the ports recently banded together to call themselves a gateway with the intention of looking at similar infrastructure development in their facilities as well. They see Western Canada as leading in that area. Right now, that productivity is probably one of the primary competitive advantages we have as a gateway.

I also mention that we are a balanced gateway when it comes to containers, meaning as many exports go out as imports come in through container; something that is not enjoyed by the U.S. ports.

[Translation]

Senator Fortin-Duplessis: Thank you very much. This was my last question.

marchandises générales, les automobiles et des installations polyvalentes. Il traite près de 190 millions de tonnes métriques de cargaisons par an. Dans quelle mesure le port de Los Angeles rivalise-t-il avec Port Metro Vancouver pour le même marché et les mêmes clients?

[Traduction]

M. Badger : Nous concurrençons les ports de Los Angeles et de Long Beach pour les conteneurs. Nous veillons à ce que notre marchandise canadienne reste au Canada et dans la mesure du possible, nous essayons d'acheminer également de la marchandise américaine. Le charbon, les céréales, la potasse et le soufre constituent la majeure partie des marchandises que nous exportons en vrac. En général, nous ne concurrençons pas Los Angeles pour ces cargaisons. Toutefois, nous concurrençons d'autres ports de la côte ouest des États-Unis dont Portland, Seattle et Tacoma, surtout dans des domaines comme celui des engrais qui peuvent être détournés vers ces ports si nous n'offrons pas le service auquel on s'attend à Vancouver. Nous sommes en concurrence avec ces ports, mais surtout celui de Los Angeles. Pour ce qui est de Long Beach, la concurrence se situe du côté des conteneurs.

[Français]

Le sénateur Fortin-Duplessis : Pour les services, l'accès aux marchés et les marchandises traitées, quels sont les avantages Port Metro Vancouver a-t-il sur le port de Los Angeles? Quels sont aussi les inconvénients reliés au port de Los Angeles ?

[Traduction]

M. Badger : Je vais commencer par les désavantages. De toute évidence, on nous juge moins fiables que les ports des États-Unis, ce qui est étonnant dans certains cas étant donné que le syndicat des débardeurs est le même au sud de la frontière qu'au Canada. C'est l'International Longshore and Warehouse Union, ILWU. Nous sommes jugés moins fiables sur ce plan-là.

Pour ce qui est des aspects positifs et de la productivité, dans bien des cas, nous sommes jugés plus productifs. Les ports américains examinent de très près la mise en œuvre de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique. En fait, ces ports se sont récemment entendus pour se désigner comme une porte d'entrée afin d'envisager de doter également leurs installations du même genre d'infrastructure. Ils voient que l'Ouest canadien domine sur ce plan-là. Pour le moment, la productivité est probablement l'un de nos principaux avantages sur la concurrence.

Je dirais aussi que nos activités sont bien équilibrées en ce qui concerne le trafic de conteneurs. Autrement dit, nous envoyons autant d'exportations en conteneurs que nous recevons d'importations, ce qui n'est pas le cas des ports des États-Unis.

[Français]

Le sénateur Fortin-Duplessis : Merci beaucoup. C'était ma dernière question.

[English]

Senator Downe: You highlighted in your presentation this evening the importance of labour relations. What is the current state of your labour relations?

Mr. Badger: Senator, we have one situation at the moment with CN and their engineers. We have another collective agreement coming up with the ILWU, which expires early next year. That agreement was ratified only this year, but because it took so long, it expired at the end of this year and will go into negotiations again next year. At any one time, we can expect to see at least one or two collective agreements under negotiation.

Senator Downe: You have 60 collective agreements.

Mr. Badger: That is our estimate.

Senator Downe: Do they all expire in the same time frame, or do they expire at different points of the year or in different years?

Mr. Badger: They expire at different times of the year and in different years.

Senator Downe: Obviously, as you indicated earlier, the number of agreements is a problem. Are you taking any action to try to consolidate those agreements into fewer agreements?

Mr. Badger: We do not have that ability because we do not control the collective agreements, but we support the concept of alternative dispute mechanism. We believe that the supply chain needs to have that kind of reliability, and that is something we think needs to be considered strongly.

Senator Downe: What is the major issue with the workers at your port? Is it wages, benefits, a combination, or is it unique to each agreement?

Mr. Badger: It is fair to say it is unique to each agreement. I am not that close to the issues, but I believe the one at the moment is around hours of work as well as wages.

The Chair: To follow up, have you had any serious problems with labour disruptions and, if so, when was the last serious problem that impacted in a major way the operation of the port?

Mr. Badger: Prior to this one, the last one was early this year with the ILWU foreman when there was a concern there would be a strike. It is generally the concerns — the unknown — that cause most of our problems, because that period usually lasts longer than the strike itself.

For example, we go back to Asia once a year with our report card and explain how we are doing. I was giving the report card in November last year and, as we finished, there was the potential of an imminent strike in the port. This time, our CEO went to Asia

[Traduction]

Le sénateur Downe : Dans votre exposé de ce soir, vous avez souligné l'importance des relations de travail. Quel est l'état actuel de vos relations de travail?

M. Badger : Sénateur, nous avons actuellement un conflit de travail entre le CN et ses mécaniciens. Une autre convention collective avec ILWU va expirer au début de l'année prochaine. Cette convention n'a été ratifiée que cette année, mais comme cela a pris beaucoup de temps, elle a expiré à la fin de l'année et elle devra être renégociée l'année prochaine. Nous pouvons nous attendre à avoir en tout temps au moins une ou deux conventions collectives en cours de négociation.

Le sénateur Downe : Vous avez 60 conventions collectives.

M. Badger : C'est notre estimation.

Le sénateur Downe : Expirent-elles toutes en même temps ou à des moments différents de l'année, ou encore au cours d'années différentes?

M. Badger : Elles expirent à des moments différents de l'année et au cours d'années différentes.

Le sénateur Downe : Bien entendu, comme vous l'avez dit plus tôt, le nombre de conventions collectives pose un problème. Prenez-vous des mesures pour essayer de les regrouper afin qu'il y en ait moins?

M. Badger : Nous n'avons pas cette possibilité, car les conventions collectives ne dépendent pas de nous. Toutefois, nous sommes pour les méthodes substitutives de règlement des différends. Nous croyons que la chaîne d'approvisionnement a besoin d'une certaine fiabilité et c'est une chose dont nous pensons qu'il faudrait tenir compte sérieusement.

Le sénateur Downe : Quel est le principal sujet de litige avec les travailleurs de votre port? S'agit-il des salaires, des avantages sociaux, d'un ensemble des deux ou est-ce particulier à chaque convention?

M. Badger : On peut dire que c'est particulier à chaque convention. Je ne suis pas ces questions de très près, mais je crois qu'un des litiges porte actuellement sur l'horaire de travail ainsi que les salaires.

Le président : Pour poursuivre dans cette veine, avez-vous eu de sérieux problèmes de conflits de travail et si c'est le cas, quand cela a-t-il eu, pour la dernière fois, de graves répercussions sur le fonctionnement du port?

M. Badger : La dernière fois, c'était au début de l'année, quand nous avons craint une grève des contremaîtres de l'ILWU. C'est généralement la crainte d'une grève — l'inconnu — qui nous cause le plus de problèmes, car cette période dure généralement plus longtemps que la grève comme telle.

Par exemple, nous retournons en Asie chaque année pour présenter nos résultats. Je les ai présentés en novembre, l'année dernière, mais aussitôt après, il y a eu un risque de grève imminente dans le port. Cette fois, notre PDG est allé en Asie

to give the report and, as soon as he finished, there was a potential for an imminent strike at the port. We face these challenges as a supply chain every year.

The Chair: It sounds as though you have been able to manage the situation well.

Mr. Badger: It is affecting our reputation. When we go back, every time we meet with a customer, the first thing they talk about is the unreliability of our gateway. We have to be concerned about that situation.

Senator Downe: Given that we have freedom of negotiations for labour unions, do you have any suggestions on what should be done about your labour problem?

Mr. Badger: We believe we should look at alternative dispute mechanisms. For example, the B.C. coast pilots are an integral part of our gateway or supply chain. The pilots are the qualified captains that move all deep sea ships in and out of the port. A few years ago, they went to final offer selection. That has proved to be successful. We do not suggest that is the only way to solve the problem, but mechanisms like that should be considered.

Senator Jaffer: On the same topic, I am not sure if I received an answer from you. You had ideas on how to improve this situation. You talked about dispute resolution, but I am not sold, having worked in that system. There is still a dispute, and they have to resolve a dispute, and that still leads to reliability issues. Earlier, when you made the presentation, you said you may have other ideas on how to improve reliability. If you do not have them today, you can always send them to us in writing.

Mr. Badger: We would love to provide you other information on that issue.

Senator Dawson: The reality is that the employees are not employees of the port, so we have the shippers and the people that manipulate, et cetera. That is where having a national transport policy would help, to say: Do not look at those issues as being individually something that the port can solve; it is not really their responsibility; it is the responsibility of the people using port.

That being said, that issue is part of looking at the subject from a global perspective, as far as our report is concerned.

In the non-container field, we went to Russia, and China. Are pork and beef carried through your port facilities?

Mr. Badger: Absolutely; there is obviously an increasing market particularly for beef and pork from the prairies, and that market has been growing over the years. That market is usually a refrigerated container market. In fact, one of the challenges we had this time last year when things were looking

présenter notre rapport et dès qu'il a terminé, il y a eu un risque de grève imminente dans le port. Nous sommes confrontés à ce genre de défis chaque année.

Le président : Il semble que vous ayez bien réussi à gérer la situation.

M. Badger : Cela ternit notre réputation. Chaque fois que nous retournons voir un client, il commence par nous parler du manque de fiabilité de notre port. C'est une situation qui nous préoccupe.

Le sénateur Downe : Étant donné que nos syndicats jouissent de la liberté de négocier collectivement, avez-vous des suggestions quant à ce qu'il faudrait faire pour résoudre vos problèmes de relations de travail?

M. Badger : Nous croyons qu'il faudrait envisager d'autres mécanismes de règlement des différends. Par exemple, les pilotes de la Colombie-Britannique font partie intégrante de notre port ou de notre chaîne d'approvisionnement. Les pilotes sont les capitaines qualifiés pour faire entrer et sortir du port tous les navires de haute mer. Il y a quelques années, les pilotes ont opté pour l'arbitrage des propositions finales. Cela s'est révélé un succès. Je ne dis pas que ce soit la seule façon de résoudre le problème, mais il faudrait envisager ce genre de mécanismes.

Le sénateur Jaffer : Sur le même sujet, je ne suis pas sûre que vous ayez répondu à ma question. Vous aviez des suggestions quant à la façon d'améliorer la situation. Vous avez parlé du règlement des différends, mais je ne suis pas convaincue, ayant moi-même travaillé dans ce système. Le conflit dure encore et il va falloir le résoudre, ce qui soulève la question de la fiabilité. Tout à l'heure, quand vous avez fait votre exposé, vous avez dit que vous aviez peut-être d'autres idées pour améliorer la fiabilité. Si vous ne pouvez pas en parler aujourd'hui, vous pourriez toujours nous les faire parvenir par écrit.

M. Badger : Nous aimerions beaucoup vous fournir d'autres renseignements à ce sujet.

Le sénateur Dawson : En réalité, les employés ne sont pas des employés du port et vous avez donc les expéditeurs et les gens qui les manipulent, et cetera. C'est là qu'il serait utile d'avoir une politique nationale de transport pour pouvoir dire que ce ne sont pas des questions que le port peut résoudre lui-même. Ce n'est pas sous sa responsabilité, mais sous la responsabilité des gens qui utilisent le port.

Cela dit, cela fait partie de ce que nous devons examiner dans une perspective globale en ce qui concerne notre rapport.

Pour ce qui est de la marchandise qui n'est pas expédiée en conteneurs, nous sommes allés en Russie et en Chine. Achemine-t-on du porc et du bœuf par vos installations portuaires?

M. Badger : Absolument. De toute évidence, il y a un marché de plus en plus important, surtout pour le bœuf et le porc des Prairies, et ce marché a pris de l'expansion au cours des années. C'est généralement un marché de conteneurs réfrigérés. En fait, une des difficultés auxquelles nous avons été confrontés à ce

good, or in the middle of 2008, was a lack of refrigerated containers because the market was so strong. Those issues have to be looked at when this market comes back.

Senator Dawson: Does that market include both Russia and China?

Mr. Badger: Primarily China.

Senator Dawson: Do you foresee a period in which India can be a market for you, versus India using the Atlantic Gateway, if I can use that expression?

Mr. Badger: India ranks about seventh or eighth in our trading partners on the West Coast. The real pivot point in Asia is around the Strait of Sumatra, and Strait of Singapore. Generally speaking, if all things go well, anything west of there prefers to use the East Coast of Canada, and anything east of there prefers to use the West Coast of Canada.

There are people at Halifax Port Authority who have more knowledge than I do, but I suspect Halifax will be a key gateway for Indian subcontinent products in the future.

Senator Stollery: We have had, over the years, much testimony from various sectors — as you know we are also the International Trade Committee — about our trade statistics.

We have often heard that trade statistics are not accurate because many Canadian exports — instead of being exported through, say, Vancouver or Prince Rupert — go to Seattle and then are re-exported. Then they show as exports to the U.S. when, in fact, they are in transit through Seattle.

My impression, from listening to these people over the years, is that Seattle is a major competitor with Vancouver. Listening to these people, my conclusion is that there are blockages in the Port of Vancouver for some reason, and so shippers use Seattle. Is that conclusion correct? That is the obvious conclusion one would draw. Why can we not obtain our figures even though shipments are going through Seattle? I realize that question is not your department.

Mr. Badger: We also keep an eye on those figures. We think ours are robust. Right now we estimate that only a small fraction of Canadian goods are moving through Seattle-Tacoma. Having said that, we should not sit back on our laurels on that issue.

In the early to mid-1990s, about 40 per cent of Canada's West Coast container trade went through Seattle-Tacoma. We have managed to bring that back through competition, but Seattle-Tacoma are strong competitors. Right now, as you are probably aware, those ports are suffering far more than we are, so expect that competition to become even stronger in the future.

Again, our importance as a reliable gateway will increase in the next few years.

même moment, l'année dernière, quand les choses semblaient aller bien, ou au milieu de 2008, a été le manque de conteneurs réfrigérés, car le marché était très actif. Il faudra se pencher sur ces questions lorsque ce marché sera rétabli.

Le sénateur Dawson : Ce marché comprend-il la Russie et la Chine?

M. Badger : Surtout la Chine.

Le sénateur Dawson : Pensez-vous que l'Inde pourrait devenir un marché pour vous, au lieu que ce pays passe par la Porte de l'Atlantique, si je puis utiliser cette expression?

M. Badger : L'Inde se place au septième ou huitième rang de nos partenaires commerciaux sur la côte ouest. La véritable plaque tournante, en Asie, se situe autour du détroit de Sumatra et du détroit de Singapour. Généralement, si tout va bien, tous les pays à l'ouest de cette zone préfèrent passer par les ports de la côte est du Canada et tous ceux qui se trouvent à l'est, préfèrent utiliser les ports de la côte ouest du Canada.

Il y a des gens, à l'Administration portuaire de Halifax qui connaissent le sujet mieux que moi, mais je suppose que Halifax deviendra prochainement une porte d'entrée très importante pour les produits du sous-continent indien.

Le sénateur Stollery : Au cours des années, nous avons reçu de nombreux témoignages de divers secteurs — comme vous le savez, nous sommes aussi le Comité du commerce international — à propos de nos statistiques commerciales.

Nous avons souvent entendu dire que les statistiques commerciales ne sont pas exactes, car de nombreuses exportations canadiennes vont à Seattle et sont ensuite réexportées au lieu d'être exportées, disons par Vancouver ou Prince Rupert. Elles figurent alors comme des exportations vers les États-Unis alors qu'en fait elles transitent seulement par Seattle.

En écoutant ces personnes au fil des années, j'ai eu l'impression que Seattle est un concurrent important pour Vancouver. J'en conclus qu'il y a des blocages au port de Vancouver pour une raison quelconque et que pour cette raison les expéditeurs se servent du port de Seattle. Ai-je raison de le croire? C'est la conclusion qui semble évidente. Pourquoi ne pouvons-nous pas obtenir nos chiffres, même si les cargaisons passent par Seattle? Je me rends compte que cette question n'est pas de votre ressort.

M. Badger : Nous surveillons également ces chiffres. Nous pensons que les nôtres sont solides. Pour le moment, nous estimons que seulement une faible partie des marchandises canadiennes passent par Seattle-Tacoma. Cela dit, nous ne devrions pas nous reposer sur nos lauriers à cet égard.

Du début au milieu des années 1990, environ 40 p. 100 des expéditions par conteneur sur la côte ouest canadienne sont passées par Seattle-Tacoma. Nous avons réussi à récupérer ce trafic grâce à la concurrence, mais Seattle et Tacoma sont de solides concurrents. Pour le moment, comme vous le savez sans doute, ces ports souffrent beaucoup plus que nous, alors attendez-vous à ce que cette concurrence devienne encore plus forte à l'avenir.

Encore une fois, notre importance en tant que port fiable augmentera au cours des prochaines années.

The Chair: We spoke about technology a little while back. Are we as advanced or more advanced than our competitors in that area?

Mr. Badger: In the use of that technology, we are on par with our competitors, certainly our North American competitors. As you know, the technology changes quickly, and keeping abreast of it can be a challenge.

I think there are areas on which we will focus in the future. That focus will be around the area of truck movements and the ability to use technology to improve our truck turnaround times in the port. There are a number of reasons we think that focus is important.

Clearly, that focus is good from a trade perspective, but also from an environmental and a community perspective. When we look at the concerns the community has for what is happening in the port, truck traffic is high on the list. If we can use technology to improve the turnaround times to reduce congestion and wait times, and to reduce the number of trucks in the Lower Mainland, that improvement will have a significant benefit not only to our business but also to our local communities.

The Chair: Should government be playing a role in that development of technology?

Mr. Badger: I will say, yes, I believe there is the case. The federal government has some initiatives right now that many of our customers and stakeholders have access to, Smart Corridor initiatives being one of them. That initiative is one of the areas that we are supportive of, and hoping to benefit from as well.

Senator Mahovlich: Does Hong Kong have a problem with their trucks? It did not seem to me that they had a problem. Their trucks were coming in and going out. The timing was right on. I think this group, with their technology and computerized systems, has the answers.

Mr. Badger: I do not disagree. I think, though, beyond the technology, it is a fact that the Hong Kong government has a coordinated approach to the way trucks move. The government sees the approach as something that must happen. Much of the truck movement comes across the border from Mainland China, so the government ensures it is well coordinated.

Senator Mahovlich: The Chinese are working with the Hong Kong piece.

Mr. Badger: That is correct. If the trucks ever break down, even for an hour, the backlog in Hong Kong can be dramatic.

The Chair: Thank you, gentlemen. Our colleagues all seem to be satisfied. Thank you for coming to visit us this afternoon. You have given us much food for thought. We extend to you not only our good wishes but our appreciation for your contribution to these hearings.

Mr. Badger: Thank you very much.

Le président : Nous avons parlé un peu de la technologie, tout à l'heure. Sommes-nous aussi avancés ou plus avancés que nos concurrents dans ce domaine?

M. Badger : Pour ce qui est de l'utilisation de la technologie, nous en sommes au même point que nos concurrents, en tout cas ceux d'Amérique du Nord. Comme vous le savez, la technologie évolue rapidement et il peut être difficile de la suivre.

Je pense que nous mettrons l'accent, à l'avenir, sur certains domaines. Ce sera le trafic de camions et la capacité d'utiliser la technologie pour améliorer les temps d'immobilisation des camions dans le port. Nous estimons que c'est important pour un certain nombre de raisons.

Bien entendu, c'est bon du point de vue commercial, mais aussi du point de vue environnemental et communautaire. Si nous regardons quelles sont les préoccupations de la collectivité à l'égard de ce qui se passe dans le port, le trafic de camions est en tête de liste. Si nous pouvons nous servir de la technologie pour améliorer les temps d'immobilisation de façon à réduire la congestion et les temps d'attente et aussi pour réduire le nombre de camions qui circulent dans le sud de la province, cette amélioration sera nettement avantageuse non seulement pour notre entreprise, mais aussi pour nos collectivités locales.

Le président : Le gouvernement devrait-il jouer un rôle dans le développement de la technologie?

M. Badger : Je crois que oui, en effet. Le gouvernement fédéral a lancé des initiatives auxquelles un grand nombre de nos clients et parties prenantes ont accès, comme la stratégie de corridor intelligent. Cette initiative est une de celles que nous appuyons et nous espérons également en bénéficier.

Le sénateur Mahovlich : Est-ce que Hong Kong a des problèmes avec ses camions? Je n'en ai pas eu l'impression. Les camions arrivaient et sortaient dans les délais voulus. Je pense que ce groupe a les solutions qu'il faut grâce à la technologie et à des systèmes informatisés.

M. Badger : Je suis d'accord. Je pense toutefois qu'en plus de la technologie, le fait est que le gouvernement de Hong Kong a une approche coordonnée pour le trafic des camions. Il considère que c'est indispensable. La majeure partie des camions traversent la frontière en provenance de la Chine continentale et le gouvernement veille donc à ce que ce trafic soit bien coordonné.

Le sénateur Mahovlich : Les Chinois travaillent avec le port de Hong Kong.

M. Badger : C'est exact. Si les camions tombent en panne, ne serait-ce que pendant une heure, cela pourrait causer un terrible engorgement à Hong Kong.

Le président : Merci, messieurs. Nos collègues semblent tous satisfaits. Merci d'être venus nous rendre visite cet après-midi. Vous nous avez donné largement matière à réflexion. Nous vous adressons non seulement nos vœux de succès, mais nos remerciements pour votre contribution à ces audiences.

M. Badger : Merci beaucoup.

The Chair: Colleagues, if you can stay for one moment we can let our guests and presenters leave and then take a couple of moments to discuss the draft Russia report. A number of you have made comments, but not all of you.

I do not know if the committee wants a little extra time. We can go in camera and deal with some of the issues today. I will make a suggestion that tomorrow we take half an hour or 45 minutes at four o'clock when the Senate rises. We can meet in camera for the sole purpose of discussing commentary on the report, which we can then have included in a second draft to be given to us as soon as possible. If we want a report before the Senate rises, we should have it no later than next Thursday.

Senator Stollery: Several things are happening at this moment that we all have to rush off to, and so we will look at the commentary tomorrow at four o'clock. That time line seems reasonable, and it gives everyone more time et cetera.

The Chair: I will call a meeting tomorrow at four o'clock, which should last no longer than 45 minutes. Please send comments if you cannot be here.

Senator Downe: I received — and some other members did as well — a letter from the chair of the Russian foreign affairs committee, I believe, who wants to follow up on an invitation to visit Canada. I assume, on behalf of everyone, you will respond.

The Chair: I am responding. I think he also suggested — I am trying to remember if it was in that letter — that I should make a strong recommendation to the Prime Minister's Office and those in charge of the G20 to extend possibly an invitation to the foreign affairs committees of the countries involved, to participate in side meetings during the G20. I will look into that suggestion as well.

Senator Stollery: May I add to Senator Downe's comment that, considering Russia is now using the Canadian dollar in their basket of currencies to protect their reserves — as they announced this week — that announcement makes it even more important that we follow up on this letter.

The Chair: Thank you. Colleagues, I appreciate your time. The meeting is adjourned.

(The committee adjourned.)

Le président : Chers collègues, si vous pouvez rester un instant, nous pouvons laisser nos invités et nos témoins partir et prendre quelques minutes pour discuter de notre ébauche de rapport sur la Russie. Un certain nombre d'entre vous ont fait des observations, mais pas tout le monde.

Je ne sais pas si le comité a besoin d'un peu de temps supplémentaire. Nous pouvons nous réunir à huis clos et régler certaines de ces questions aujourd'hui. Je suggère que nous prenions, demain, une demi-heure ou 45 minutes quand le Sénat s'ajournera à 16 heures. Nous pourrions nous réunir à huis clos pour discuter des observations au sujet du rapport afin que nous puissions les inclure dans une deuxième ébauche qui nous sera remise le plus tôt possible. Si nous voulons produire un rapport avant l'ajournement du Sénat pour les Fêtes, il faut que ce soit fait au plus tard jeudi prochain.

Le sénateur Stollery : Il se passe, en ce moment, plusieurs choses auxquelles nous devons tous aller participer rapidement et nous allons donc examiner les observations demain, à 16 heures. Ce délai semble raisonnable, car il donne plus de temps, et cetera, à tout le monde.

Le président : Je vais convoquer une réunion pour demain, à 16 heures, qui ne devrait pas durer plus de 45 minutes. Veuillez envoyer vos observations si vous ne pouvez pas être présents.

Le sénateur Downe : J'ai reçu, ainsi que d'autres sénateurs, une lettre du président du Comité des affaires étrangères de la Russie, je crois, qui désire faire suite à une invitation à visiter le Canada. Je suppose que vous y répondrez au nom de tous.

Le président : J'y réponds. Il a également suggéré, je crois — j'essaie de me souvenir si c'était dans la lettre — que je recommande fortement au Bureau du premier ministre et aux personnes responsables du G20 d'adresser une invitation au Comité des affaires étrangères des pays intéressés, pour participer à des réunions irrégulières au cours du G20. Je vais également examiner cette suggestion.

Le sénateur Stollery : Puis-je ajouter à ce qu'a dit le sénateur Downe qu'étant donné que la Russie utilise maintenant des dollars canadiens dans son panier de devises pour protéger ses réserves — comme elle l'a annoncé cette semaine — il est d'autant plus important que nous donnions suite à cette lettre.

Le président : Merci. Chers collègues, j'apprécie que vous ayez pris le temps de venir. La séance est levée.

(La séance est levée.)



If undelivered, return COVER ONLY to:
Public Works and Government Services Canada –
Publishing and Depository Services
Ottawa, Ontario K1A 0S5

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada –
Les Éditions et Services de dépôt
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

APPEARING

Wednesday, November 25, 2009

The Honourable Stockwell Day, P.C., M.P., Minister of
International Trade and Minister for the Asia-Pacific Gateway.

WITNESSES

Tuesday, December 1, 2009

Port Metro Vancouver:

Chris Badger, Chief Operating Officer;
Duncan Wilson, Director, Communications and Government Affairs.

COMPARAÎT

Le mercredi 25 novembre 2009

L'honorable Stockwell Day, C.P., député, ministre du commerce
international et ministre de la porte d'entrée de l'Asie-Pacifique.

TÉMOINS

Le mardi 1^{er} décembre 2009

Port Metro Vancouver :

Chris Badger, directeur de l'exploitation;
Duncan Wilson, directeur des communications et des affaires
gouvernementales.