

[Text]

My understanding is that is the most cost-effective system within CN Marine; that they are down to bare bones, practically, as far as employees on there; and that the whole Bay of Fundy service is running very well. Do you look at that? Do you compare the different services under CN Marine and say which one is better?

Mr. Dye: Miss Campbell, under our mandate from Parliament, we are not able to comment on the effectiveness of Crown corporations.

Miss Campbell: But you are able to comment on the spending of \$143 million.

Mr. Dye: We are looking at that from the perspective of being the auditor of Canada and looking at it from the Department of Transport and its surface program. We are not the auditors of CN Marine, and it would be inappropriate for us to comment on CN Marine's effectiveness.

Now, I will ask Mr. Sahgal to answer your particular question, but there are restrictions on what I can do to serve you as a member of Parliament.

Miss Campbell: I agree with what you are saying; but surely when you are looking at \$143 million in subsidy for ferry services, you must be able to say the department got more value, percentage-wise, out of that in some routes over others.

Mr. Dye: Mr. Sahgal, can you help us?

Mr. Sahgal: Yes, certainly.

As Mr. Dye points out, our audit focuses on the way surface managers manage their program.

In 1971, for instance, we comment:

Levels of service on several ferry routes on the East Coast have also been adjusted in certain instances in response to either changing demand or the availability of other kinds of transportation.

• 1215

In other words, we have reviewed their ongoing planning process and we are, in fact, commenting that they are doing this. The specific instance of Halifax to Portland is an example. It is only an example. We are not zeroing in for the purposes of zeroing on any specific route.

Miss Campbell: I would like to ask one more question, if I still have time. It is on your statement that you were pleased to see that the minister wants CN to have—did you say a private sector audit of CN Marine?

Mr. Dye: I was commenting on a very brief scan of a news item this morning. Somebody gave me a clipping and advised me that Minister Jean-Luc Pepin had stated he was prepared to ask CN Marine to ask their private sector auditors if they would conduct a comprehensive audit of CN Marine. I am giving this to you second hand; it may have come from the House, and we may need Hansard to tell us exactly what was said. I am not quite sure where it comes from.

[Translation]

D'après mes renseignements, c'est le service le plus rentable de CN Marine; le nombre d'employés est réduit au stricte minimum et le service de la Baie de Fundy fonctionne très bien. Est-ce que vous en tenez compte? Est-ce que vous faites la comparaison entre les divers services de CN Marine pour déterminer le meilleur?

M. Dye: Mademoiselle Campbell, notre mandat du Parlement ne nous autorise pas à faire des commentaires sur la rentabilité des sociétés de la Couronne.

Mlle Campbell: Mais vous pouvez faire des commentaires sur la manière dont 143 millions de dollars sont dépensés.

M. Dye: Nous le faisons dans la perspective du Bureau du vérificateur général qui a pour mandat entre autres de contrôler la bonne gestion du programme de surface du ministère des Transports. Nous ne sommes pas des vérificateurs de CN Marine, et il serait déplacé que nous fassions des commentaires sur la rentabilité de CN Marine.

Je vais demander à M. Sahgal de répondre à votre question particulière, mais il y a des limites à ce que je peux faire pour vous servir en tant que parlementaire.

Mlle Campbell: Je suis d'accord avec vous; mais lorsque vous étudiez la subvention de 143 millions de dollars accordés aux services de traversiers, vous devez pouvoir dire que certains services offerts par le ministère sont plus rentables que d'autres.

M. Dye: Monsieur Sahgal, pouvez-vous nous aider?

M. Sahgal: Oui, certainement.

Comme M. Dye l'a indiqué, notre vérification porte sur la manière dont les directeurs des transports de surface gèrent leur programme.

En 1971, par exemple, nous disons:

Les niveaux de services de plusieurs itinéraires de traversiers sur la côte Est ont également été adaptés dans certains cas en réponse soit à la demande changeante ou à la disponibilité d'autres modes de transport.

En d'autres termes, nous avons passé en revue leur procédure de planification et nous ne faisons que commenter ce qu'ils font. L'exemple particulier du service Halifax-Portland n'est qu'un exemple. Nous le faisons simplement pour donner un exemple précis.

Mlle Campbell: J'aimerais poser encore une question, s'il me reste du temps. Vous avez dit dans votre déclaration avoir constaté avec plaisir que le ministre voulait que CN Marine se soumette à une vérification—privée, avez-vous dit?

M. Dye: J'ai dit cela à partir de notes que l'on m'a remises ce matin. Quelqu'un m'a donné un bout de papier et m'a informé que le ministre Jean-Luc Pepin avait déclaré être disposé à demander à CN Marine de se soumettre à une vérification intégrée conduite par ces vérificateurs du secteur privé. C'est un renseignement de deuxième; le ministre l'a peut-être dit à la Chambre, et il faudra peut-être lire le