

[Text]

even though we do not have a contract now, we have rebuilt some 20 locomotives for Southern Pacific in the past, not too long ago. We are hoping that the experience and the reputation we have developed there will allow us to get some more.

Mr. Blaikie: The trend on the car side has been the other way. It has not been contracting out; it has been renting cars from the States, using them, and then having them maintained or overhauled, or whatever is done in the States. So having CN do work for American railways would be a kind of reversal of that trend, would it not?

Mr. Lawless: I think that is a bit of an overstatement in the sense that you have to look at the U.S. railroad industry to see what is happening. There is a substantial number of freight cars that have become available in the United States. Some of those we are taking on a lease basis. Some of them are on our lease purchase basis. Some that we receive on a lease basis have maintenance contracts still attached to them. So they are all different and I would not say that trend is entirely there on the basis that we are getting a lot of equipment that is being maintained in the U.S.

• 1210

Mr. Blaikie: I just think that there is at least the appearance of an irony in this in the sense that because of overcapacity CN is trying to do contract work for American railways when one of the reasons, at least on the car side, why there is overcapacity is because we have been renting rolling stock from American railways. It may not just be an irony; it may be a contradiction.

On the contracting-out that is involved in the arrangement CN would like to strike with Canadian General Electric in Moncton, if Canadian General Electric were to establish the manufacturing plant in Moncton and they were to sell locomotives to CN, presumably one of their main customers—and one of the reasons, by your own admission, why you would like to have CGE making locomotives in Canada is so you would not be dependent on one supplier, so there would be competition between CGE and General Motors—what guarantee is there that at some time in the future a condition of sale of locomotives to CN would not be that CGE would be permitted to do the work on the units it sells to you?

Mr. Lawless: I think that is entirely a possibility for the future for any of the locomotive manufacturers where they would offer maintenance contracts that go with the purchase. It is almost a locomotive-by-the-hour concept. That is potentially there for the future both within Canada and the United States.

Mr. Blaikie: So you are saying that this is potentially there not only with respect to CGE but also with respect to GM?

Mr. Lawless: I am really telling you, Mr. Blaikie, that concept is now being looked at, and I guess it is under way in some of the situations in the U.S. I think it is potentially there for the future in Canada. We have to look at that of course.

[Translation]

contrat maintenant, nous avons quand même reconstruit, il n'y a pas tellement longtemps, quelque 20 locomotives pour *Southern Pacific*. Nous espérons que l'expérience et la réputation que nous avons acquise nous permettra d'obtenir d'autres contrats.

M. Blaikie: Pour les wagons, la tendance n'est pas à la sous-traitance. On loue des wagons des États-Unis, on les utilise et on fait faire l'entretien ou les révisions aux États-Unis. Si le CN fait du travail pour les chemins de fer américains, ce serait un peu à l'opposé de cette tendance, n'est-ce pas?

M. Lawless: Votre description de la situation est légèrement exagérée, en ce sens qu'il faut regarder du côté de l'industrie ferroviaire américaine pour voir ce qui se passe. Il y a un nombre appréciable de wagons de marchandises qui sont devenus disponibles aux États-Unis. Nous en louons un certain nombre. Nous en louons certains sur une base de location-achat. D'autres que nous louons sont assortis de contrats d'entretien. Il y a donc différentes formules et je n'irai pas jusqu'à dire que la tendance est telle que vous l'avez décrite, parce que nous avons beaucoup de matériel dont l'entretien est fait aux États-Unis.

M. Blaikie: La situation est ironique, du moins en apparence, en ce sens que, à cause d'une surcapacité, le CN cherche à obtenir des marchés de sous-traitance des chemins de fer américains alors que cette surcapacité, du moins en ce qui concerne les wagons, est imputable justement au fait que nous louons du matériel roulant des chemins de fer américains. Si ce n'est pas ironique, c'est à tout le moins contradictoire.

A propos de l'accord de sous-traitance que le CN aimerait conclure avec la *Canadian General Electric* à Moncton: si la *Canadian General Electric* construisait une usine de fabrication à Moncton et vendait ses locomotives au CN, qui constituerait probablement son principal client—et vous avez dit vous-même que vous aimeriez que la CGE construise des locomotives au Canada notamment pour que vous ne soyez pas tributaire d'un seul fournisseur; pour que CGE et General Motors se fassent la concurrence—qui vous dit qu'à l'avenir la CGE ne décidera pas de vendre ses locomotives au CN qu'à la condition d'en obtenir des contrats d'entretien?

M. Lawless: Je pense qu'il est fort probable qu'à l'avenir tout constructeur de locomotives vendra son matériel assorti d'un contrat d'entretien. C'est comme si on louait la locomotive à l'heure. C'est une possibilité aussi bien pour le Canada que pour les États-Unis.

M. Blaikie: Et vous dites que cela est possible aussi bien pour la CGE que pour GM?

M. Lawless: Tout ce que je dis, monsieur Blaikie, c'est que nous sommes en train d'examiner la question et que cette idée est déjà en marche à certains endroits aux États-Unis. C'est donc quelque chose qui peut se produire au Canada. Nous devons évidemment examiner cela de plus près.