

[Text]

Mr. Benson: I would not like to give an offhand opinion in this regard. I think there is no doubt that the more pressure you put on tracks, that is by increased volume, the shorter the life of the track is going to be. Both railways have a program for replacing the track.

Mr. Schellenberger: Are they replacing it with a new type of track?

Mr. Benson: Yes. Longer track, welded track. They both have programs, but it takes a long time when you look at all the trackage there is in Canada.

Mr. Schellenberger: If the CTC is responsible to see that the produce of the Canadian people is moved to its market, is it not making any further demands on the railways? We see a 15 per cent increase, and next year we are going to see another 10 per cent increase. As I see it, the railways are not capable of handling these increases, and I assume that soon, in the next few years, we will not be able to move the grain in Western Canada, the vegetables in B.C., and the lumber in B.C. and in the Maritimes. What is the CTC's recommendations to the railways? Are you making any?

Mr. Benson: We in Canada have had over the past half century an excess of rail capacity in the country. There is no doubt that the railway capacity is being more fully utilized at the present time than in the past. To say that it is fully utilized at the present I do not think is the case, if you compare it with railways...

Mr. Schellenberger: How long do you feel it will be before it is fully utilized?

• 1030

Mr. Benson: I really think that is very difficult to forecast. There is no doubt that the railways have to look to better utilization of their equipment, and they have to make provision for safety. Incidentally, we have a safety committee consisting of the representative of the railway employees, the two major railroads and the CTC. This committee has been meeting continuously; it is meeting today, as a matter of fact. To get back to your question, it is very difficult to say when you have reached full capacity on a rail system because you can shorten the heads or headway time for trains which are much longer in Canada than they are in Britain and Germany, for example, and you can increase your capacity quite substantially by various ways.

Mr. Schellenberger: How many miles of track is your Commission restricted as to weight, speed or height of cars? Has it increased over the last number of years?

Mr. Benson: I am told that the restrictions we have been placed on with regard to speed and so on are at railway crossings and places such as that. The railways themselves, with discussions in the safety committee which consists of the employees and the railroads and ourselves, have decided in certain areas that their speed should be lowered; so that is done by the railroads.

Mr. Schellenberger: The railways then restrict themselves the speed that they travel due to what they feel the track can handle. Is that their responsibility?

[Interpretation]

M. Benson: Il est difficile de m'exprimer à ce sujet comme cela. Je pense que plus on charge les voies, et plus courte sera leur durée de vie. Les deux sociétés ont un programme de remplacement des voies.

M. Schellenberger: Va-t-on installer un nouveau type de rail?

M. Benson: Oui. Des rails plus longs, soudés ensemble. Les deux sociétés ont des programmes à cet effet, mais cela prend beaucoup de temps si l'on songe à la longueur des voies existant au Canada.

M. Schellenberger: La CCT est responsable du transport des produits canadiens vers les marchés, mais ce faisant n'impose-t-elle pas des exigences aux chemins de fer? Nous avons cette année une augmentation de 15 p. 100, et l'année prochaine nous en aurons une de 10 p. 100. La façon dont je vois les choses, les chemins de fer ne sont pas en mesure de transporter ces tonnages accrus et je suppose qu'au cours des prochaines années nous ne serons plus en mesure de transporter comme il convient les céréales de l'Ouest du Canada, les légumes et le bois de Colombie-Britannique et des Maritimes. Quelles recommandations la CCT fait-elle aux chemins de fer? En faites-vous?

M. Benson: Au Canada, cela fait plus d'un demi-siècle que nous avons une capacité excédentaire en matière ferroviaire. Il n'y a aucun doute que cette capacité est davantage utilisée aujourd'hui que par le passé. Je ne pense pas qu'elle soit pleinement utilisée si on la compare avec...

M. Schellenberger: Quand pensez-vous qu'elle sera pleinement utilisée?

M. Benson: C'est très difficile à prévoir. Il n'y a pas de doute que les chemins de fer vont devoir s'efforcer de faire une meilleure utilisation de leur équipement et d'améliorer également la sécurité. D'ailleurs, nous avons un comité de sécurité composé de représentants des employés des chemins de fer, des deux grandes compagnies et de la CCT. Ce comité se réunit tout le temps; d'ailleurs, il se réunit aujourd'hui. Pour en revenir à votre question, il est très difficile de dire le moment où un réseau ferroviaire est saturé, parce qu'on peut raccourcir les délais pour des trains qui sont beaucoup plus longs au Canada qu'en Grande-Bretagne et en Allemagne, par exemple, et, par divers moyens, en augmenter la capacité de façon importante.

M. Schellenberger: Sur combien de milles de voie la Commission doit-elle observer des restrictions de poids, de vitesse ou de hauteur des wagons? Cela a-t-il augmenté au cours des dernières années?

M. Benson: On me dit que c'est aux passages à niveau et à des endroits du même genre qu'on nous a imposé des restrictions en matière de vitesse, et ainsi de suite. Au cours d'entretiens au sein du Comité de la sécurité, composé d'employés, des chemins de fer et de nous-mêmes, les compagnies ferroviaires ont elles-mêmes décidé que dans certains endroits, la vitesse doit être réduite; c'est donc les compagnies qui le font.

M. Schellenberger: Les compagnies de chemins de fer limitent donc elles-mêmes la vitesse des trains en raison des possibilités des voies. En sont-elles responsables?