

[Text]

this session, we will make them available. If not, we may have them this afternoon, or we will table them with the clerk.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, is it fair to say that the orders for 1985-86, 1986-87 versus the 1983-84 fiscal year were somewhat reduced?

Mr. Lawless: Oh, substantially lower.

Mr. Tobin: Would you say dramatically reduced?

Mr. Lawless: Dramatically reduced.

Mr. Tobin: Is it fair, then, to draw the conclusion that one of the major problems with Sysco, having that kind of work from CN in those two fiscal years 1983-84 valued at \$60 million and \$80 million respectively, the problems that we see now in 1985-86, 1986-87, are not surprising when one recognizes that CN has literally cut an important lifeline for Sysco and, in fact, the question of whether Sysco survives or does not survive is very much related to what CN's disposition is going to be with respect to the placement of rail orders?

Dr. LeClair: Mr. Chairman, surely there is no hint here that we should buy rail that we do not need just to stockpile it.

Mr. Tobin: No. There is a hint that you have been buying rail from suppliers in the United States, Japan, France, offshore, and the hint is, since we can produce rail in Canada, why do we not buy it in this country, particularly since you saw fit to make purchases in two fiscal years totalling \$140 million. That is the hint.

Dr. LeClair: Mr. Chairman, we have been through this before. We can give all of the details of it again with all of the tonnage and so forth but, as you know, we have a policy that we adhere to that we buy Canadian. Over 90% of what we buy is from Canadian suppliers. And if we buy rail from outside our country, it is because in our judgment these rails are not available here.

The hon. member has submitted that they now are able to produce these rails, and we have bought these kinds of rail from Sysco and from Algoma this year. We hope in the future to be able to buy them as we need them. But the proof had to be made, and the proof is now being made, that these rails are now of a quality that we can put them on our lines. As you know, sir, lives depend on this. Many lives depend on the quality of rail that we put on our lines.

Mr. Tobin: There is no question, Mr. Chairman. I am not arguing quality. But I think we have just heard the President say that the proof is now being provided that quality rail can be produced and purchased in Canada. I guess what I am saying to CN, and given the precarious state of Sysco and the many questions about whether or not it is to survive another fiscal year, I think it is important, first, that CN acknowledges that the quality is available, can be made available. Second, it should indicate some intention to increase dramatically, given similar quality, given a Canadian ability, rail product from

[Translation]

fin de la séance, nous vous la communiquerons. Autrement, nous l'obtiendrons peut-être cet après-midi, sinon nous la remettrons plus tard à votre greffier.

M. Tobin: Monsieur le président, serait-il faux de dire que les commandes pour 1985-1986 et 1986-1987 sont quelque peu inférieures à celles de 1983-1984?

M. Lawless: En fait, elles étaient de beaucoup inférieures.

M. Tobin: Seriez-vous prêts à dire qu'elles ont considérablement diminué?

M. Lawless: Oui.

M. Tobin: Alors, serait-il juste d'en conclure qu'étant donné le genre de contrat que Sysco a obtenu du CN au cours de ces deux exercices financiers, contrats évalués respectivement à 60 millions et à 80 millions de dollars, les problèmes qu'elle éprouve maintenant en 1985-1986 et 1986-1987 sont loin d'être étonnants, puisque le CN a supprimé une importante source de revenu pour Sysco. Ne serait-il pas juste de conclure, en fait, que la survie de Sysco est étroitement liée à la décision du CN concernant ses commandes futures?

M. LeClair: Monsieur le président, j'espère qu'on ne nous demande pas d'acheter des pièces dont nous n'avons pas besoin et de simplement les accumuler.

M. Tobin: Pas du tout. Vous achetez des rails à des fournisseurs des États-Unis, du Japon, de France, de l'étranger. Comme nous en produisons ici même au Canada, pourquoi ne pas en acheter ici, d'autant plus que vous avez déjà acheté des rails canadiens au cours de deux années financières pour un total de 140 millions de dollars. C'est à cela que je veux en venir.

M. LeClair: Monsieur le président, nous en avons déjà discuté en long et en large. Nous pouvons toujours vous répéter tous les détails concernant le tonnage, etc. . . , mais comme vous le savez, nous avons pour politique d'acheter des produits canadiens. Plus de 90 p. 100 de nos acquisitions viennent de fournisseurs canadiens. Et si nous avons acheté des rails à des fournisseurs étrangers, c'est parce que nous avons jugé que ces rails ne sont pas disponibles au Canada.

L'honorable député soutient que ces rails sont maintenant produits au Canada, et nous en avons acheté cette année à Sysco et à Algoma. Nous espérons continuer d'en acheter à l'avenir, au fur et à mesure que nous en aurons besoin. Mais il a fallu que ces rails fassent leurs preuves avant que nous les utilisions, ce qui est maintenant chose faite. Vous n'ignorez pas que bien des vies dépendent de la qualité des rails que nous utilisons.

M. Tobin: Il n'y a aucun doute là-dessus, monsieur le président. Ce n'est pas de la qualité que je parle. Mais si j'ai bien compris les témoins, ils viennent de dire qu'on peut maintenant produire et acheter des rails de qualité au Canada. Étant donné la situation précaire de Sysco, qui ne survivra peut-être pas une autre année financière, je crois qu'il importe d'abord, que le CN admette que des produits de qualité sont disponibles au Canada. Deuxièmement, le CN devrait manifester son intention d'augmenter considérablement l'achat de produits ferroviaires à Sysco, étant donné que la qualité de