

[Texte]

proposals that are in all these other documents. Mr. Huntington said no, you are just moving to a worst-case scenario. Then I asked about the purchase price of the federal shares escalating at about \$700,000 a month. That seems to be pretty well agreed. Is that right? And Mr. Huntington said: The escalation of the so-called CAL, yes.

I am wondering, now that you have had a chance, Mr. Minister, to look at Fednav's involvement in the contract and what the costs of the put would be in 1991 versus the escalation of \$700,000 a month right now, in light of Mr. Huntington's remarks that we could be in a bankruptcy situation, whether or not some steps are being taken, in that, as you know, we have a couple of hundred million involved in Ridley Terminals, over a hundred million in upgrading of the CN line, the BCR spur, the development of Tumbler Ridge, the development of the mines, the Denison write-off, the sluggish coal markets. Is some consideration being given now to either restructuring the CPC Fednav positioning at Ridley Terminals, or is status quo really where it is going to stay until 1991?

**Mr. Crosbie:** Mr. Chairman, I have made it clear to Canada Ports Corporation that it is up to them to advise me if they think some action need be taken now. They should advise me to that effect that it is their considered opinion. And if they wish to have consultants, or whatever, examine this and make a recommendation, then that will be looked at and a decision will then be made.

I think it was in January I advised them of that. I have not yet heard back from them. My advice is that it would not be to our advantage at this time to act with respect to that particular situation; that it would be more economic for us to wait before doing that. But if there is convincing evidence that the right thing economically and financially is to act now, and Canada Ports convinces the Minister and the department of that, and we can then convince the Department of Finance and the Treasury Board of that, then we would act. But at the moment that has not been the case. Our minds are open on it, and I am waiting to hear from Canada Ports as to whether they really think we should act at the moment and what their reasons are for it.

**Mr. Fulton:** What you are saying, though, is that since they gave evidence here in January they have not gotten back to you either with a consultant's report or further recommendation regarding—

**Mr. Crosbie:** I am still waiting to hear from them as to what they now feel we should do or what action should be taken.

**Mr. Fulton:** Thank you. I will give the rest of my time to Mr. Angus.

**The Chairman:** And we do intend to wind up at 12 noon because of the Minister's commitment.

**Mr. Angus:** Let me go back very briefly to the VIA question. Mr. Minister, you indicated that VIA was going to put out tenders for the refurbishing. Is it the intention

[Traduction]

sensiblement différentes aujourd'hui, et il m'a répondu que non. Je lui ai ensuite demandé ce qu'il pensait de l'augmentation d'environ 700,000\$ par mois du prix d'achat des actions fédérales, chiffre qui semble être accepté par tout le monde. Je lui ai demandé s'il trouvait cette augmentation normale, et il m'a dit que oui.

Puisque vous avez maintenant eu la possibilité d'examiner le rôle de Fednav dans ce contexte et ce que seraient les coûts de l'option en 1991, par opposition à une augmentation de 700,000\$ par mois actuellement, je voudrais vous demander si l'on envisage de restructurer le rôle de Fednav à l'égard des terminaux de Ridley, ou si l'on va maintenir le statu quo jusqu'en 1991. N'oublions pas, en effet, que nous avons actuellement plusieurs centaines de millions investis dans les terminaux de Ridley, plus d'une centaine de millions requis pour améliorer la voie du CN, l'embranchement de BCR et Tumbler Ridge, que les marchés du charbon sont dans le marasme et que Denison a déjà radié ses investissements dans ce contexte.

**M. Crosbie:** J'ai clairement indiqué aux responsables de Ports Canada qu'il leur appartient de formuler des recommandations au sujet des mesures à prendre maintenant. C'est à eux de me donner leur avis définitif ou, s'ils le veulent, de recommander que des études complémentaires soient effectuées par des experts.

Si je me souviens bien, c'est en janvier que j'ai donné ces indications à Ports Canada, et je n'ai toujours pas eu de réponse. À mon avis, nous n'aurions aucun avantage à agir à ce sujet, dès maintenant. Je crois qu'il serait plus rentable d'attendre. Par contre, si on peut me donner la preuve qu'il serait financièrement préférable d'agir maintenant, et si les responsables de Ports Canada parviennent à en convaincre notre ministère, pour que nous puissions à notre tour convaincre le ministère des Finances et le Conseil du Trésor, alors nous agirons. Pour l'instant, cela n'a pas encore été le cas. Nous n'avons pas d'opinion préconçue à ce sujet et j'attends simplement que les responsables de Ports Canada m'adressent leurs recommandations.

**M. Fulton:** Voulez-vous dire que, depuis leur comparution devant notre comité en janvier, les responsables de Ports Canada ne vous ont pas adressé le rapport de la société de consultants ni de recommandation...

**M. Crosbie:** J'attends de savoir quelle est leur recommandation au sujet de ce que nous devrions faire maintenant.

**M. Fulton:** Merci. Je donnerai le reste de mon temps de parole à M. Angus.

**Le président:** Je vous rappelle que nous allons lever la séance à midi, puisque le ministre devra alors nous quitter.

**M. Angus:** Je voudrais revenir brièvement sur la question de VIA Rail. Vous avez dit tout à l'heure, monsieur le ministre, que VIA Rail allait lancer des appels