

[Text]

I made mention before of the announcement by the Minister of Transport with regard to safety in the Canadian rail services. All I want now is some assertion on our record as to when that will be forthcoming. In his announcement on January 22, 1987, Mr. Crosbie said that the government would be introducing in Parliament "as soon as possible a new Railway Safety Act to modernize and consolidate railway safety legislation." He also went on to talk about a multi-modal transportation accident investigation board.

Can we have a clear indication that these bills will be before Parliament before January 31, 1988?

**Mr. Thacker:** I feel quite confident in assuring you that they will be tabled before the end of this year. Having said that, I know you know how those internal cabinet processes work; but the machinery is in place for the final draft of the bills to go before the appropriate cabinet committees and it would be simply a matter of introducing them in the House of Commons. They are at a very advanced stage in terms of officials, and that includes the compromises and negotiations, federally, provincially, interdepartmentally and so on.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** That is satisfactory. The other point relates to the problem with the Iron Ore Company, which is a difficult one. I ask that the statement made by Mrs. Bloodworth be reviewed and that a decision be made by the minister or the parliamentary secretary whether or not that statement could stand as a definitive statement by the government with regard to the Iron Ore Company's problem. I am not asking for anything elaborate, but I want to make sure that in our records there is a definitive statement. It may well be that we already have it.

**Mr. Thacker:** Mr. Chairman, I can assure senators that that was a definitive statement. However, we have even more information for the members of the committee, and I would ask Mr. Weinberg to pass on that additional information.

**Mr. Edward Weinberg, Economic Regulatory Reform, Department of Transport:** Senator Stewart, after Margaret Bloodworth made her statement I reviewed the files with respect to the Quebec North Shore and Labrador Railway. In those files I found two documents which relate to the issue. They relate to the issue not so much as to whether the Quebec North Shore should be exempted from that provision or whether Wabush was correct but simply as to the status of the Quebec North Shore as a common carrier. On that file I found two pieces of correspondence initiated by the Quebec North Shore and Labrador, one requesting that the passenger service which it operates be declared a work in the public interest of Canada and that its discontinuance be applied for. Discontinuance is a necessary prerequisite to the payment of a subsidy and that is what initiated that process.

I further found out that beginning in the year 1982 up to the current year, an amount of \$5.5 million has been paid to the Quebec North Shore and Labrador Railway Company.

[Traduction]

J'ai déjà fait état de l'annonce faite par le ministre des Transports concernant la sécurité dans les services ferroviaires canadiens. Tout ce que je veux maintenant, c'est d'avoir une confirmation quant à la date où des mesures concrètes seront mises en œuvre. Dans son annonce du 22 janvier 1987, M. Crosbie a indiqué que le gouvernement allait déposer au Parlement «dès que possible une nouvelle Loi sur la sécurité ferroviaire afin de moderniser et de refondre la législation actuelle en la matière». Il a également mentionné la possibilité de créer un Bureau d'enquête sur les accidents dans le transport combiné.

Pouvons-nous avoir une confirmation claire que des projets de loi à cet effet seront déposés devant le Parlement avant le 31 janvier 1988?

**M. Thacker:** J'ai confiance que des projets de loi seront effectivement déposés avant la fin de cette année. Cela étant dit, vous connaissez comme moi la lenteur des rouages de fonctionnement du cabinet. Quoi qu'il en soit, tout est en place pour que la version définitive des projets de loi en question soit soumise aux comités du cabinet concernés, de sorte qu'il ne restera plus qu'à les déposer devant la Chambre des communes. Déjà le gros du travail est fait et des ententes ont été conclues aux niveaux fédéral, provincial et interministériel.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Très bien. L'autre point a trait au problème délicat posé par la compagnie Iron Ore. J'ai demandé que la déclaration faite par M<sup>me</sup> Bloodworth soit examinée et qu'une décision soit rendue par le ministre ou le secrétaire parlementaire quant à savoir si cette déclaration peut ou non être considérée comme une décision définitive de la part du gouvernement en ce qui a trait au problème de la compagnie Iron Ore. Je ne demande rien de compliqué, mais je veux seulement que nous ayons une déclaration définitive par écrit. Peut-être l'avons-nous déjà obtenue.

**M. Thacker:** Monsieur le président, je peux d'ores et déjà vous assurer qu'il s'agit là d'une déclaration définitive. Toutefois, nous avons d'autres renseignements pour les membres du Comité et je demanderais à M. Weinberg de vous les communiquer.

**M. Edward Weinberg, Réforme réglementaire économique, ministère des Transports:** Sénateur Stewart, après que Margaret Bloodworth a fait sa déclaration, j'ai consulté les dossiers relatifs à la compagnie de chemin de fer Quebec North Shore and Labrador. J'ai trouvé dans ces dossiers deux documents qui ont trait à cette question. Ces documents ne permettent pas tant d'établir si cette compagnie doit ou non être exemptée de cette disposition ou si Wabush a ou non raison, mais plutôt de confirmer son statut de transporteur public. Dans ces dossiers, j'ai trouvé deux lettres envoyées par la compagnie Quebec North Shore and Labrador, l'une demandant que son service de transport de passagers soit considéré comme servant l'intérêt public et que son interruption fasse l'objet d'une demande en ce sens. L'interruption du service est une condition essentielle à l'obtention d'une subvention et c'est ce qui a justifié l'envoi de cette lettre.

J'ai ensuite constaté qu'entre le début de 1982 et cette année, la compagnie de chemin de fer Quebec North Shore and Labrador avait reçu un montant de 5,5 millions de dollars en subventions. Il est donc clair que cette compagnie est un