

[Texte]

hearings. Interestingly enough, as I understand it, they devised a situation whereby they are going to table in the House of Commons a public report and actually give the Minister of Transport a private report to amplify specifics on what they found in the airports of England; which is an ingenious way to do it. We are keeping our eye on that. That is coming down around November 1.

That might be something. I reiterate that I know people here were nervous that we explored it even the little amount we did. Of course, one of the reasons we explored it is that I feel very strongly that if there is to be any exploration by a standing committee, it should be the Committee on Transport.

Mr. Tobin: That is one item for thought. The second item is that you talk about our doing something where we are proactive, versus sitting back responding to various pieces of legislation and government initiatives. The other area I think the committee should consider giving some extensive scrutiny to is the whole question of new technology and evolution of railroads, not only our own but what has gone on around the world. We are hearing now about CN and CP talking about some pretty substantial rail line abandonment in this country as part of their effort to become competitive, to cut costs, for CN in particular to be able to stand on its own feet and act in a businesslike way.

Without getting into a debate around the table, we all know that that will be extremely controversial in this country. We know it will cause concern in all three parties. We know, on the other hand, that the railroads, if we are moving into a deregulated environment, are going to have to be more efficient than they now are. You cannot on the one hand deregulate them and on the other hand expect them not to operate in an efficient manner. So we are setting up a Catch-22 for the railroads.

Many other countries of the world have dealt with this problem, whether successfully or not I do not know. I am saying it is something we should be having a look at. When we bear in mind the tragic incident in Hinton, Alberta, and others, the safety question is also part of that examination. We are seeing the introduction of new technology, computers and so on, for control purposes. I think as a committee we ought to be going out and looking at various examples of that new technology in the world, modern efficient railroads that exist in the world, and seeing what information we can apply to the Canadian experience.

We are now moving in Canada, following the Staggers Act, with this new NTA, into an entirely new day in the operation of railroads in this country. There are going to be some very dramatic changes; and we have not begun, I do not think, to try to understand what path we are going down with the evolution of the railroads in this country. One only needs to look: CN and CP talking about abandoning massive amounts of track as part of their plan to become more efficient.

The Chairman: You are treating that as a special study, or to be tied into our study of CN, when we have CN, or the railway—

[Traduction]

si j'ai bien compris, ils ont décidé de déposer à la Chambre un rapport public mais aussi de remettre au ministre des Transports un rapport confidentiel qui donnera le détail de la situation dans les aéroports anglais. Je trouve que c'est une façon ingénieuse de contourner le problème. Nous suivons la situation. Le rapport devrait être déposé aux alentours du 1^{er} novembre.

Cela aussi pourrait nous intéresser. Je répète que même le peu d'investigations que nous avons faites a causé pas mal de nervosité ici. Evidemment, l'une des raisons pour lesquelles nous avons fait enquête est qu'à mon avis, si un comité permanent doit aller aux renseignements c'est bien le Comité des transports.

M. Tobin: C'est à retenir. En deuxième lieu, vous nous exhorte à prendre les devants plutôt que de laisser venir les lois et les mesures gouvernementales. Il y a aussi une autre question que le Comité devrait examiner à la loupe: la technologie de pointe et l'évolution des chemins de fer. Pas seulement chez nous mais aussi ailleurs dans le monde. Le CN et le CP parlent d'abandonner un bon nombre de lignes de chemins de fer au pays pour rester compétitifs et diminuer leurs coûts, pour que le CN en particulier devienne une entreprise viable.

Sans entrer dans le débat ici, nous savons tous que cette question soulèvera beaucoup de controverse au pays et préoccupera les trois partis. Nous savons aussi que si nous passons à la déréglementation, les chemins de fer devront être beaucoup plus efficaces qu'ils ne le sont actuellement. On ne peut pas à la fois abolir les règlements et s'attendre à ce qu'ils ne mettent pas l'efficacité au premier rang de leurs préoccupations. Ce serait les mettre entre l'arbre et l'écorce.

Beaucoup d'autres pays ont eu à faire face à ce problème. S'ils ont réussi ou non, je ne sais pas. Je dis seulement que c'est une chose à examiner. Si l'on songe à l'accident tragique à Hinton en Alberta et ailleurs, la question de la sécurité doit aussi faire partie de cette étude. On assiste aussi à l'introduction de la nouvelle technologie, les ordinateurs par exemple, pour contrôler le trafic. Je pense que le Comité devrait aller examiner les diverses applications de cette technologie dans le monde, les chemins de fer modernes efficaces qui existent ailleurs et voir ce qu'on peut transposer au Canada.

Par suite du *Staggers Act* et de la nouvelle Loi nationale sur les transports, l'exploitation des chemins de fer au Canada entre dans une ère tout à fait nouvelle. Nous allons assister à une transformation spectaculaire. Et je pense que nous ne savons pas encore vraiment la direction que prendront les chemins de fer canadiens. Il suffit d'ouvrir les yeux: le CN et le CP parlent d'abandonner des kilomètres et des kilomètres de voies ferrées pour devenir plus efficaces.

Le président: Voudriez-vous que l'on en fasse une étude spéciale ou que cela fasse partie de notre étude du CN lorsque la compagnie . . .